



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

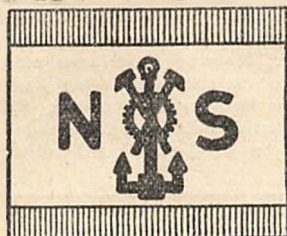
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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.

-en a' de Gamle



eller

HOF



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13779-15779
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

IMO-PUMPER
&
—MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglsøholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—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.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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 Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødsel 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 Skibsforødsel, 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsavgang. Lodsavgang betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. 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 Støvdor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store 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 (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Pryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og paa sluse-tærskelen 5,6 m, i ostro 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 fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodsavgang. Lods- penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartojets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 2 mobile benzinelektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t 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 fartojer paa indtil 600 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

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 Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. 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 Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt. 3 Tørdokke indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejllingsløbet 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. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—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 Elektriflettet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsavg., naar Lods ikke benyttes; løvrligt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhallsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstatistik af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokke indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokke med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 R.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 R.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsavgang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibesmedie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 25

FREDAG 1. JULI 1949

56. ÅRGANG

FRA UGE TIL UGE

VALUTAKONTROL FOR FRAGTBETALINGER

Fragnævnet blev som bekendt ophævet fra den 1. april d. å., men handelsministeriet har imidlertid under hensyn til, at det ikke er fundet forsvarligt under de nuværende vanskelige valutaforhold at opgive kontrollen med befragtningen af fremmede skibe, truffet aftale med Danmarks Nationalbank om, at en sådan kontrol indtil videre skal overtages af et særligt kontor: *Valutakontrollen for fragtbetalinger*, hvis adresse er *Amaliegade 33, København K., tlf. Palæ 4046*.

Godkendelse fra dette kontor vil således i fremtiden være nødvendig, for så vidt her i landet hjemmehørende personer, firmaer eller juridiske personer ønsker at afslutte kontrakt om helbefragtning eller delbefragtning af fremmede skibe for transport af gods her til landet eller her fra landet eller om tidsbefragtning af fremmede skibe eller med henblik på under bortbefragtning at træffe aftale om fremmede skibes benyttelse for een eller flere rejser for dansk regning.

Danmarks Nationalbank har samtidig instrueret de autoriserede valutahandlere om, at udlevering af valuta til betaling af fragt til fremmede skibe under omstændigheder som de foran angivne kun må finde sted, såfremt befragtningen er godkendt af det ovenfor omtalte kontor: *Valutakontrollen for fragtbetalinger*.

Under hensyn til, at alle større søfartsnationer stadig opretholder en lignende valutakontrol, er det kun ganske naturligt, at man også fra dansk side endnu et stykke tid søger at have hånd i hanke med landets beholdninger af fremmed valuta.

SMÅSKIBSFARTEN

Forholdene er i øjeblikket meget dårlige for de mindre skibe, som har vanskeligheder ved at få ladninger og derfor må ligge fragsøgende ofte i lang tid eller foretage lange ballastrejser for at få en last, hedder det i medlemsbladet for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe.

Briketter fra Rostock til Danmark er nede i 10 kr., og et af foreningens medlemmer, der har et skib på ca. 140 tons d.w., har sendt en opgørelse over en rejse med briketter til nævnte lave rate, hvoraf fremgår, at der er et direkte underskud på 250 kr. baseret på 7 dage. Skal der hertil lægges forrentning og afskrivning, som der naturligvis må tages i betragtning, bliver underskudet henimod 900 kr.!

Tallene taler for sig selv og viser, at den mindre skibsfart er inde i meget dårlige tider. Også indenrigsk er det svært at skaffe sig beskæftigelse, og skibene er begyndt at lægge op på en årstid, hvor der ellers skulle være noget at bestille.

Om de mindre skibes andel i farten på udlandet oplyses endvidere, at der kun er ganske små kvanta salpeter for afskibning til Danmark, og de sluttet til 15 n. kr. til skibe, som i mange tilfælde går tom op fra norddanske havne. Kulmarkedet fra Polen er definitivt ødelagt, idet selv de mindre skibe nu sluttet til 10—12 kr. efter destination, og med en lossepris på 1 kr. 80 øre pr. ton kan man jo let se, hvor denne forretning er henne. Fra Stralsund har

der kun været et meget beskedent udbud af kali for juni-afskibning, kun ca. 4000 tons, men man venter et yderligere for senere afskibning. Briketbefragtningen er også næsten helt indstillet, og de sidste befragtninger er gjort til 10—12 kr. til syddanske havne resp. Aalborg/Nr. Sundby plus 1 kr. for Limfjorden, men modtagerne er ikke interesseret i at få briketter hjem nu på grund af sommervarmen, og fordi man heller ikke endnu har fået klarhed over, hvilke kvanta der vil kunne afsættes successivt på de nye brændselskort inden fyringssæsonen; når dette er afgjort, vil der sikkert blive en del transporter her.

GRØNLANDSFARTEN

Den udvidede handels- og byggevirksomhed, der for tiden finder sted i Grønland, har af hensyn til de nødvendige materialetransporter medført, at Grønlands Styrelse har måttet chartre og slutte en række private skibe. Styrelsens større skibe omfatter i dag *Disco*, *G. C. Amdrup*, *Sværdfisken*, *Kasketol* og de to ældre dampskonerter *Gustav Holm* og *Godthåb*, der nu hovedsagelig benyttes til særlige opgaver. Den 8. juli afleveres nybygning m.s. *Umanak* fra Helsingør Skibsværft og i august endnu en nybygning m.s. *Tikerak*, der som kystfartøj skal gå i fart mellem koloniens pladser i sommerhalvåret.

Den 28. juni afsejlede s.s. *Godthåb* som moderskib for Pearylandflyveekspeditionen til Nordøst-Grønland, og den 2. juli følger s.s. *Gustav Holm* ligeledes efter til Nordøst-Grønland som moderskib for Lauge Kock-Ekspeditionen.

Ud over styrelsens egne skibe har det været nødvendigt at chartre og slutte en række skibe for enkelte eller flere rejser, således følgende danske skibe: s.s. *Maria Dan*, s.s. *Susaa*, m.s. *Sigurd S.* af Svendborg, der ligeledes skal til Vest-Grønland, m.s. *Helle Danica*, der skal foretage en enkelt rejse fra Aalborg til Godthaab og Julianehaab samt skonnerten *Anø*, der er beskæftiget med materialetransporter mellem grønlandske pladser. I samarbejde med Kryolit-Selskabet, der ejer s.s. *Julius Thomsen*, har styrelsen sluttet skibene s.s. *Frederiksborg* og s.s. *Ørneborg*, der sejler trekantssejlsads med salt fra Spanien og kul fra England til Grønland for derfra at laste kryolit til Danmark og USA.

Til løsning af specialopgaver på Grønlands østkyst har man timechartret fire norske skibe, m.s. *Polarstar*, m.s. *Veslekari*, der skal fragte benzin til Pearyland-ekspeditionen, m.s. *Søndmøringen*, der skal bringe forsyninger til Nanokstationerne samt s.s. *Vesleper*, der skal fragte materialer til den nye vejrstation på øen Aputiteq i Sydøstgrønland.

MÆGLINGSFORHANDLINGER MED RADIOTELEGRAFISTERNE

Der er nu i Forligsinstitutionen indledet mægling i konflikten mellem radiotelegrafistforeningen af 1917 og Dansk Dampskibsrederiforening. Radiotelegrafisterne har varslet strejke fra 15. juli undtagen for de medlemmer, der sejler med skibe, som ikke kommer til dansk havn. Stridsspørgsmålet drejer sig om 10 timers eller 8 timers arbejdsdag for telegrafisterne ombord i skibene.

M.S. NORDHVAL

Torsdag den 23. juni kl. 11.30 søsattes et 8500 t. lastmotorskib fra Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Norden, København.

Skibet er værftets nybygning nr. 123, og det døbt *Nordhval* af fru Steglich-Petersen.

Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem perp. 405' 0", bredde på spant 57' 6", dybde til shelterdæk 36' 9".

Maskineriet er en B. & W. dieselmotor, der udvikler 5100 IHK, hvorved skibet kan opnå en fart af 14,0 knob på fuld last.

Skibet er et søsterskib til m.s. *Nordvest*, der blev afleveret til rederiet den 23. maj.

M.S. LEXA MÆRSK

Den 27. juni søsattes det første af de to motorskibe, som A. P. Møllers rederier har under bygning ved det engelske værft Messrs. Bartram & Sons, Ltd., South Dock, Sunderland. Skibet, der fik navnet *Lexa Mærsk*, og som laster ca. 8740 tons d.w., har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 430' 0", bredde 58' 9", dybde til shelterdæk 38' 2", dybgående fuldt lastet 26' 2 $\frac{1}{2}$ ".

Skibet, der er bygget til Lloyds højeste klasse med yderligere forstærkninger, er udstyret med 5 lastrum og har endvidere 5 tanke, der tilsammen kan rumme 3600 tons vegetabilisk olie o. lign. Lugerne betjenes af en 35-tonns, en 15-tonns, 12 5-tonns og 6 3-tonns bomme med tilhørende elektriske spil.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, 2-takts, femcyl. N.E.M. Døxford dieselmotor, der ved 115 o/m udvikler 5500 BHP. Farten skal være 15 knob fuldt lastet. Maskineriet bygges af The North Eastern Marine Engineering Co. (1938) Ltd. Wallsend.

Skibet har aptering til 12 passagerer i 2-mands kamre.

M.S. ANNA MÆRSK

A. P. Møllers rederier har fra Eriksberg værftet i Göteborg modtaget det andet af de to søsterskibe, som rederiet har bestilt på værftet. Det drejer sig om fragtmotorskibet *Anna Mærsk* på 9940 t. d.w., som overtoges på en vellykket prøvetur. Søsterskibet *Peter Mærsk* leveredes i begyndelsen af april.

M.S. MARY JENSEN

Direktør J. E. Jensen, Nørresundby Tømmerhandl, har ved det kendte italienske værft Cantieri Navale di Preconico, Triest, fået bygget et motorskib, m.s. *Mary Jensen*, der blev afleveret i april i år.

M.s. *Mary Jensen* er et smukt og praktisk indrettet skib på 835 tons d.w. inklusive bunkerolie og stores. Det laster 760 tons og er indrettet med maskine og aptering agter og med masterne anbragt lige foran broen og lige agten for poopen, således at de to store luger er helt frie. De betjenes af hver to lossebomme med elektriske spil. Skibet er særlig hensigtsmæssigt til trælastfart og indtager her ikke mindre end 300 std. Det er udstyret med olietryks styremaskine, radiotelefon og pejler samt ekkolod. Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. Fiat dieselmotor, som ved 310 omdrejninger udvikler 540 HK og giver skibet en fart af 10 knob på last. På prøveturen gik det 12 knob på last. Besætningen omfatter 14 mand, nemlig foruden føreren to styrmænd, to mestre, hovmester, koksmat, messedreng, to matroser, tre letmatroser og en jungmand. Kontraheringen er ordnet gennem skibsreder Paul Meyendorff. Prisen for skibet andrager ca. 1,3 mill. kroner.

FALD I SKIBSPRISERNE

Damperen *Frankrig*, tilhørende et af Alfr. Christensens rederier, Dampskibsselskabet Finland, var begæret solgt ved tvangsauktion. Ved auktionen

købte assurandørfirmaet Grøn & Witzke skibet for 600.000 kr. Dette viser en meget betydelig nedgang i priserne på ældre fragtskibe. *Frankrig*, der er bygget i 1922, er på 1377 brutto-tonns, og den opnåede pris pr. brutto-ton ligger langt under, hvad der betales for et års tid siden. Denne nedgang i skibspriserne for ældre tonnager, er en naturlig følge af den senere tids dalende fragtrater.

FRAGTRATETALET

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater, viser en nedgang på 2 points fra 97 i april til 95 i maj. Fra januar til maj har der fundet en samlet nedgang sted på 7 points.

Nedgangen, som i de foregående måneder i det store og hele har været begrænset til olie- og kulraterne, har i løbet af maj måned bredt sig til de fleste øvrige rater. Navnlig for korn- og foderstofraternes vedkommende er nedgangen ret betydelig; disse ligger nu i gennemsnit ca. 9 pct. under niveauet ved årets begyndelse. Olie- og frugtraterne har derimod været uforandrede som i april.

EN REDNINGSDÅD

Justitsministeriet har i anledning af, at søløjtnant Jaf 1. grad Hans Chr. Jacobsen Knabe ved modig og resolut handling den 10. december i fjor reddede et menneske fra at drukne i Aabenraa havn, udtalt sin anerkendelse af denne redningsdåd og til erindring overrakt søløjtnanten et sølvbæger.

KUL- OG KOKSIMPORTEN

For juli kvartal er der, efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd oplyser, afsat følgende allokeringer af hårdt udenlandsk brændsel til Danmark: Gasværkskoks 200.000 tons, hårde koks 81.000 tons og støberikoks 20.000 tons, ialt godt 300.000 tons koks — og af kul: 200.000 tons gaskul og 633.000 tons dampkul. Ialt giver dette en import af udenlandsk hårdt brændsel på 1.134.000 tons, hvilket er væsentlig større end importen i juli kvartal 1948. Den samlede import af kul og koks udgjorde i juli kvartal 1948 1.056.000 tons. Ialt fik vi knap 800.000 tons koks i sæsonen 1947/48, så med de godt 300.000 tons vi får alene i juli kvartal i år, er det en betydelig forbedring.

Udover den nævnte import for det kommende kvartal kommer brikelleverancerne på den dansk-russiske bytteaftale i en stadig strøm til landet.

KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn indkom der i maj måned i år ialt 1831 skibe med en samlet tonnage på 690.842 n.r.t. Heraf kom de 1218 skibe med ialt 260.221 n.r.t. fra indenrigske havne og 613 skibe med ialt 430.621 n.r.t. fra udlandet. Danmark fører som sædvanlig med 1476 skibe med ialt 425.852 n.r.t., derefter følger Sverige med 180 skibe med 80.446 n.r.t., Norge med 32 skibe og 51.570 n.r.t., Amerika med 9 skibe og 42.555 n.r.t., Finland med 27 skibe og 21.999 n.r.t., England med 23 skibe og 21.888 n.r.t., og Polen med 5 skibe og 17.663 n.r.t. Holland er repræsenteret med 52 skibe med ialt 11.909 n.r.t., hvoraf de 14 med ialt 2.033 n.r.t. kom fra indenrigske havne.

LLOYD'S REGISTER

På et specielt indkaldt møde i *Lloyd's Register of Shipping's* hovedkomite blev sir Ronald Garrett genvalgt til formand for det kommende år og sir Philip d'Ambrunil til viceformand og skatmester. Med megen beklagelse tog komiteen mr. Kenneth R. Pelly's ønske om at fratræde som viceformand og formand for klassifikationsudvalgene til efterretning. Mr. Pelly, der er formand og administrerende direktør for Messrs. France, Fenwick & Co., Ltd., blev indvalgt i komiteen i februar 1937. Han blev viceformand og skatmester i juli 1946 og overtog sin nuværende post i februar i fjor. Han vil vedblivende være medlem af hovedkomiteen.

Ugens Fragtberetning.

Den almindelige følelse af usikkerhed overfor den økonomiske udvikling i den kommende tid påvirker naturligvis fragtmarkederne, da befragterne kun slutter fra hånden til munden, og den forløbne uge har derfor også været ugunstig for rederne.

I transatlantisk fart sluttedes der adskillige amerikanske både for kul til Nordfrankrig på basis \$11.15, men derudover meldes der ikke om kulafslutninger til Marshall-landene. Hampton Roads/Stockholm rapporteres sluttet til sv. kr. 26.50 for 8300 tonner. Kornafskiberne var heller ikke meget aktive. Det engelske fødevarerministerium var slet ikke i markedet, men for anden regning sluttedes to 9000 tonnere fra St. Lawrence til Antwerpen til henholdsvis \$7 og \$7.50, ligesom der betaltes \$12 for 9000 ts. tungt korn fra Northern Range til Eire. Af anden forretning kan nævnes trælast fra Canada til UK., der betaltes med 172/6d. for en 1500 favnes båd og 175/- for en lidt mindre damper. 9000 tonner sluttedes for stykgods fra Baltimore til den persiske bugt til \$129.000 lumpsum, fio.

Sukker fra Cuba til Triest betaltes med \$13.50 for en 3200 tonner, og en 9500 tonner opnåede 70/- til Piræus. Endvidere sluttedes et par store både for raffineret sukker Cuba/Khorramshahr til 100/-. Fra Golfen kan nævnes, at 8000 ts. petroleumskoks sluttedes til Hamburg til \$8, fio.

River Plate markedet er stadig dødt. For rug fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg Range indikeres 47/6d. For malm fra Brasilien til Sydney CB. meldes 9000 tonner sluttet til \$7.05.

Vestkysten af Sydamerika viser også ringe interesse for tonnage. For 6000 ts. byg i sække fra Chile til Israel indikeres 80/-, og for malm fra Chile/Peru til Northern Range søges tonnage til \$12.

Fra Nordpacific kan nævnes 9000 tonner sluttet for hvede til Israel til \$13.50, og på fio. basis for

stykgods og lumber sluttedes 8200 tonner til UK. til 70/-.

Østens markeder er uden ændringer. Hjemgående forretning er der meget lidt af, men der findes stadig en del beskæftigelse i lokalfart, såsom cement fra Japan til forskellige indiske og australske havne, jernmalm fra Malaya til Japan, kul fra Calcutta til forskellige indiske destinationer o. s. v.

Fra Australien var der nogen efterspørgsel efter korntonnage til Indien på basis af uændrede rater, ligesom en 8100 tonner meldes sluttet for byg i sække fra Adelaide til fransk Middelhavshavn eller Nordafrika til 80/-.

Fra Mauritius sluttedes to større skibe for sukker til UK. til den lavere rate af 52/6d. Kul til Durban/Vestitalien sluttedes til 42/6d., Lourenco Marques/New Zealand betaltes med 45/-, og Durban/Hong Kong med 44/-.

Ratetendensen på middelhavsmarkederne er også svagere på grund af stemvanskeligheder for juli-lastning. Af ugens slutninger kan nævnes: 9500 ts. jernmalm Bona/UK. 25/-, 4200 ts. jernmalm Almeria/UK. 26/-, 9000 ts. fosfat Saffi/Kalundborg 22/9d. Raterne fra Middelhavet til destinationer øst for Suez holder sig derimod stadig nogenlunde; salt fra Sicilien til Japan kan således stadig slutes til 70/-.

I vore hjemlige trades er forholdene uden større ændringer. Raterne for kul og koks ligger omtrent uforandret. På trælastmarkederne er efterspørgslen noget bedre og ratetendensen lidt fastere.

På timechartermarkedet er der stadig nogen efterspørgsel efter tonnage, men ratetendensen er også for disse forretningers vedkommende nedefter. Ugens mest repræsentative afslutning var en 10.000 ts. motor, ca. 11 knob, der fik 16/6d. for en Vestafrika-rundrejse, levering og tilbagelevering UK.

Som mr. Pelly's efterfølger blev mr. Henry Barraclough valgt til viceformand og formand for klasifikationsudvalgene. Han er formand for Dene Shipping Company, Ltd., for Palmers (Swansea) Dry Dock Company, Ltd., for Prince of Wales Dry Dock Company (Swansea) Ltd., og for the Silver Line, Ltd., og medlem af bestyrelsen for the Port Talbot Dry Dock Company, Ltd. Han blev indvalgt i Lloyd's Registers hovedkomite i juli 1946.

TYSKLANDS HANDELSFLÅDE

De allierede besættelsesmyndigheder har nu godkendt 11 byggekontrakter indgået mellem tyske rederier og tyske værfter. Af disse 11 nybygninger skal Flensburger Schiffbaugesellschaft, Flensburg, bygge 4, nemlig to til rederiet Herbert Pahnke, Hamburg, et til rederiet Flensbg. Trampreeder Ges. og et til Flensbg. Partenreedervereinigung & Co., G.m.b.h., Lübecker Maschinenbau Gesellschaft, Lübeck, skal bygge 3 skibe, nemlig et til hvert af følgende rederier: H. M. Gehrkens, Richard Schröder og Egon Oldendorff, mens Flenderwerke AG, Lübeck, skal bygge 2 skibe til rederiet E. Russ, og Howaldtwerke AG, Hamburg, skal bygge et skib til E. Russ og et til John. T. Essberger.

Alle disse 11 nybygninger er af den såkaldte Potsdam-type, 1500 br. tons, ca. 2800 tons d.w., kulbrændende dampskibe og med en fart på 12 knob. Flere kontrakter om bygning af denne skibstype afventer nu besættelsesmyndighedernes approbation, hvorimod det endnu ikke er lykkedes at få tilladelse til at bygge større skibe.

Et andet tegn på, at den tyske handelsflåde er ved at vågne op igen er, at et tysk handelsskib, tank-

motorskibet *Lisa Essberger*, tilhørende John T. Essberger, Hamburg-Altona, i slutningen af juni som det første efter krigen har krydset Atlanten under tysk flag på en rejse fra Canada til en continental havn, Rotterdam-Hamburg Range.

FARVEL TIL EN EPOKE

De store sejlers tid er forbi. Naar de finske storsejlere *Pamir* og *Passat*, der forleden afsejlede fra Australien med korn, har fuldført denne rejse, kommer de ikke i fart igen i korntreden. Det verdenskendte sejlskibsrederi, Gustaf Erikson, har opgivet denne fart, og de to nævnte skibe vil blive lagt op og antagelig udbudt til salg. Foruden disse to skibe har rederiet barkskibene *Archibald Russel*, *Pommern* og *Viking*, men de ligger alle tre oplagt i europæiske havne og kommer næppe heller mere i fart.

Allerede før *Pamir* og *Passat* sejlede til Australien tidligere på året, udtalte rederiets chef, skibsreder Edgar Erikson, at det blev skibenes sidste rejse. Sejlskibsfarten kan ikke svare sig, den bliver for kostbar og for langsom. Desuden er det vanskeligt at skaffe folk, og hyrerne sluger for meget af fragten. Derfor skal det nu være slut.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

M.s. Marchen Mærsk grundstødt

M.s. *Marchen Mærsk*, tilhørende A. P. Møllers rederier, grundstødte forleden dag ved Corrigidor i indløbet til Manilabugten. Skibet er imidlertid nu blevet bragt flot og bragt ind til Manila for undersøgelse. Det kan endnu ikke opgives hvor store skader skibet har pådraget sig ved grundstødningen.

Marchen Mærsk er bygget 1937 og laster 9200 tons d.w.

Den færøske hvalfangst

De færøske hvalfangststationer har indtil nu opnået fangst af 70 hvaler, hvilket anses for yderst tilfredsstillende. Sæsonen varer til oktober.

De tyske østersøhavne

Bladet »Der Tag«, der udkommer i Vest-Berlin, skriver, at udbygningen af Østersøhavnene i den russiske zone nu skal fremmes gennem indsats af såkaldte aktivistgrupper. Også Mecklenburgs jernbanenet skal udvides for at tilvejebringe bedre forhold for godstrafikken på Østersøhavnene.

Rostocks og Warnemündes havne skal udbygges, så de kan anløbes af større skibe. Skibsværftet i Stralsund, der er nationaliseret, er gået over til bygning af stålskibe, efter at der hidtil på dette værft kun er blevet fremstillet træfartøjer. Sovjetzonens største reparationsværft skal bygges i Warnemünde.

Tysklands skibsfart

Dobbeltzonens handelsskibe transporterede i maj måned 511.091 tons varer, meddeler hovedadministrationen for dobbeltzonens søtransportvæsen i Hamborg. Det er 37.191 tons mere end i april. Den tyske kystskibsfart transporterede 233.591 tons og udlands-skibsfarten 277.499 tons.

FRA SØRETERNE

M.s. Ebbas forlis

I Sø- og Handelsretten er afholdt søforklaring i anledning af, at sandpumperen *Ebba* af København på rejse til Grønland for Grønlands styrelse antagelig den 15.—16. maj er forlist ved Grønland, hvorved besætningen, 5 mand, er omkommet.

Skibinspektør Tving oplyste, at skibet var chartret af Grønlands styrelse til at udføre forskellige opgaver ved Grønland og i den anledning var blevet forsynet med de til sandpumpning fornødne grejer og var afsejlet fra København til Grønland den 28. april d. år. *Ebba* var lige forinden i Køge blevet ændret til sandpumper og var derefter blevet synet af Statens skibstilsyn, der havde befundet alt om bord (også med hensyn til retningsmateriel) i orden i alle henseender. *Ebba* var bygget i Tyskland i 1898, men senere ombygget flere gange. Det oplystes, at skibets fører også var dets ejer, og at han har sejlet på Grønland i sommeren 1948. Der var bygget skodder i begge sider af lugen til sandpumpnings-ladninger, og det gods, som skibet medførte for styrelsen, var anbragt mellem disse skodder, så ladningen kan ikke have forskubbet sig og derved medvirket til skibets forlis.

Kaskelots fører, kaptajn G. Hansen, forklarede i det væsentligste, at han gennem Prins Christians Sunds radio fik meddelelse om *Ebbas* nødsignal den 15. maj kl. 12.20, medens han først den 16. maj kl. 17 fik telegram fra landsfogden i Godthåb om at gå til hjælp. *Ebba* var da på 58 gr. nord og 44 gr. vest eller ca. 107 sømil syd for Kap Farvel og der har næppe været is på dette sted.

Han afsejlede først tirsdag den 17. maj kl. ca. 1, idet *Kaskelot*, da han modtog telegrammet fra landsfogden, var fuldstændig tom og derfor ikke sødygtig. Så snart han havde inddraget den for sejlads nødvendige last, ca. 45 tons og fået vand, stak han til søs. *Kaskelot* passerede ulykkesstedet lørdag den 21. maj i en afstand af 20—25 sømil, men kunne ikke komme nærmere på grund af blæst og dønning.

Han havde været i forbindelse med et amerikansk vejr-vagtskib, der havde været fremme paa ulykkesstedet tirsdag den 17. om aftenen.

Kaptajn Hansen mente i øvrigt, at *Ebbas* besætning ikke har kunnet klare sig, selv om den er nået al komme i redningsbåden, da denne umulig har kunnet klare sig i den høje sø, der havde et bråd på mindst 2 meter i højden.

En erklæring fra Meteorologisk Institut meldte kuling — storm for dagene 15. og 16. maj.

Vicepræsident Høve, der ledede søforhøret, oplæste navnene på de ved forliset omkomne:

Føreren, kaptajn Ulf Henrik Svendsen-Tune, Virum, maskinist Henry Kristian Thomsen, Valløby, styrmand Jens Larsen Rødgaard, Nordby, Fanø, Kok Børge Eugen Nylænder, Virum, og Matros Otto Hans Peter Vollesen, Brønshøj, og udtalte rettens medfølelse med de efterladte og et æret være de omkomnes minde.

PERSONALIA

75 år

Skibsfører R. J. Kræmmer, ejer og fører af m.s. *Emmy* af Svendborg, fylder 1. juli 75 år og passerer dermed en enestående mærkedag for en færende skibsfører. Kræmmer er dermed Danmarks ældste færende skibsfører, men vital som få.

70 år

Den 26. juni fyldte kaptajn C. O. Larsen 70 år. Kaptajn Larsen var fra 1915 fører i D/S »Pacific«, indtil han 1941 krigsforliste med s.s. *Paris*. Siden har kaptajn Larsen været beskæftiget ved forskellige job, bl. a. som »Aid to the master« i amerikanske skibe i farten på Østersøen.

Positionsliste pr. 28. juni 1949

Dania

Cyrl pass. Brunsbüttel 27.6. p. v. t. London, Kbhvn., Aarhus. — *Danholm* afg. Stettin 30.6. til Genua. — *Danklint* ank. London 23.6., derefter Næstved, Polen, England. — *Danvig* afg. Maracaibo 26.6. til Baltimore, New York. — *Tovelil* pass. Holtenau 28.6. p. v. t. Gdansk, Gdynia, Zonguldac.

Dannebrog

Aggersborg ank. Cartagena 28.6. Derefter til Barranquilla. — *Brattingsborg* afg. New York 21.6. til La Guaira. — *Dansborg* afg. Columbia River 19.6. til Australien. — *Ellensborg* ank. Szczecin 25.6. Derefter til Bandholm. — *Frederiksborg* ank. Egedesminde 21.6. Derefter til Ivgit, — *Lilleborg* ank. Musel 23.6. Derefter til Bilbao. — *Nordborg* ank. Bordeaux 26.6. Derefter til Bilbao. — *Skotsborg* afg. Oxelösund 28.6. til Barrow-In-Furness. — *Taarnborg* afg. Eleusis 14.6. til Høyanger. — *Uranienborg* ank. Inagua 26.6. Derefter til St. John's. — *Ørneborg* afg. Sydney 25.6. til Philadelphia.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Narvik 29.6. til Glasgow. — *Bornholm* afg. Vassiliko Bay 19.6. til Rouen. — *Bretagne* ank. Beira 22.6. — *Grønland* ank. Luleå 28.6. — *Halland* ank. Helsingør 2.6. — *Irania* afg. Port Said 13.6. til Fredericia. — *Normandiet* afg. Durban 13.6. til Rio de Janeiro. — *Skagne* afg. Harstad 23.6. til Amsterdam. — *Slesvig* afg. Liverpool 27.6. til Hamborg.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Cork 29.6. til Gdansk, Gdynia. — *Wm. Th. Malling* afg. Stettin 29.6. til Odense. — *I. P. Suhr* forv. ank. Limerick 2.7.

De forenede Kulimportører

Cimbria afg. Nakskov 30.6. til Gdynia, Holland. — *Concordia* afg. Aalborg 30.6. til Gdansk/Gdynia, Holland. — *Dania* forv. afg. Kbhvn. 1.7. til Gdansk, Aalborg. — *Hafnia* afg. Gdansk 30.6. til Kyndby. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 3.7.

D. D. P. A.

Christian Holm forv. ank. Aruba 30.6-1.7., derefter Kbhvn./Nyborg. — *Esso København* rep. Kiel. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 1.7., derefter Nyborg. — *Scandia* forv. ank. Nyborg 7.7., derefter Esbjerg.

D. F. D. S.

Alabama afg. Oran 20.6. til Rieme Hamb, ventes ank. Rieme ca. 28./29.6. — *Argentina* afg. New York 17.6. til Oslo/Kbhvn. og Gdynia, ventes ank. Oslo 30.6. og Kbhvn. 2.7. — *Arizona* afg. New Orleans 25.6. til Danmark. — *Arkansas* ank. Limassol 27.6., derfra 28.6. til Beirut, Famagusta, Vassiliko og evl. Sicilien. — *Bergenhus* ank. Helsingør 18.6. for dokning, afg. forv. 29.6. til Odense, fra Odense 1.7. til Nakskov/London. — *Bolivia* ank. Gdynia 27.6., derfra 28.6. til Kbhvn., afg. herfra forv. 30.6. til New York og Gulven. — *Brasilten* afg. Oran 24.6. til Rotterdam, ank. der forv. 1./2.6., derfra til Italien. — *Brynhild* ank. Kiel 27.6. p. v. t. Middelfart, Vejle, Odense, Århus, Ålborg og Kbhvn. — *California* ank. Antwerpen 24.6., afg. forv. 30.6. til Messina og Catania, derfra til Bona eller Sfax for lastning til Rotterdam. — *Columbia* forv. ank. New Orleans 27.6., derfra ca. 30.6. til Panama City/Hampton Roads/Philadelphia/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 28.6. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* ank. Odense 26.6., derfra 28.6. til Kbhvn., afg. Kbhvn. 1.7. til Århus/London. — *Florida* ank. Antwerpen 24.6., derfra 28.6. til Dunkirk, Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Frigga* ank. London 28.6., derfra til Kbhvn. — *Garonne* afg. Kbhvn. 24.6. til Antwerpen, fra Antwerpen ca. 1.7. til Kbhvn., Korsør, Skive, Thyborøn. — *Georgia* ank. Rotterdam 26.6., afg. forv. 29.6. til Salerno. — *Halfdan* ank. Lissabon 27.6., derfra 28.6. til Leixoes, Oporto, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Antwerpen 24.6., derfra ca. 1.7. til Esbjerg, Randers, Kbhvn. — *Hebe* ank. Newcastle 27.6., afg. forv. 30.6. til Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 26.6., fra Kbhvn. ca. 28.6. til Horsens/Fredericia/Nakskov/Kyndby. — *Hjortholm* ank. Gdansk 26.6., derfra

ca. 29.6. til Åbenrå. — *Hroar* afg. Ålborg 26.6. til Hull/Kbhvn. — *Ivar* afg. Kbhvn.s Rhed 28.6. til Stettin. — *Katholm* afg. Manchester 25.6. til Kbhvn./Odense/Århus/Ålborg. — *Kentucky* afg. Madeira 22.6. til Kbhvn./Nr. Sundby, ventes her ca. 2./3.7. — *Knud* afg. Århus ca. 2.7. til London. — *Lemnos* afg. Malaga 27.6. til Cadiz, Lisbon, Hamburg, Kbhvn. og Horsens. — *Louisiana* afg. New Orleans 23.6., ventes ank. Charleston 28.6., derfra 30.6. til Danmark. — *Maine* afg. Piræus 27.6. til Istanbul, Gemlik, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Margrethe* ank. London 28.6., derfra ca. 8.7. til Kbhvn. — *Melos* afg. Algier 27.6. til Tunis, Palermo, Neapel, Livorno, Genoa, Marseilles og Spanien. — *Nevada* ank. Porto Alegre 24.6., afg. forv. 29.6. til Santos for lastning til Danmark. — *Oregon* afg. Houston 24.6. til Danmark. — *Paraguay* ank. Philadelphia 27.6., derfra til New York, afg. New York forv. 29.6. til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Rhodos* ank. Antwerpen 25.6., derfra ca. 30.6. til Dunkirk, Lissabon, Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Italien, Marseilles. — *Rota* ank. Kbhvn. 27.6., afg. forv. 1.7. til Århus/Odense/Newcastle. — *Samos* ank. Antwerpen 28.6., derfra 28.6. til Odense, Kbhvn. og Ålborg. — *Skjold* afg. Lissabon 21.6. til Kbhvn., Odense og Randers. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 25.6. til London, Vestengland. — *Taarnholm* ank. Liverpool 27.6., derfra ca. 30.6. til Manchester, Kbhvn./Randers. — *Texas* ank. Antwerpen 21.6., derfra ca. 28.6. til Piræus, Saloniki og Alexandria. — *Thyra* ank. London 27.6., afg. forv. 28.6. til Esbjerg. — *Tomsk* ank. Køge 28.6., derfra ca. 29.6. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 2.7. til Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Tula* ank. Havre 28.6., derfra ca. 29.6. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Tunis* ank. Kbhvn. 27.6., afg. forv. 30.6. til Århus/London/Kbhvn. — *Uffe* ank. Kbhvn. 23.6., fra Kbh. ca. 29.6. til Antwerpen, Århus, Kbhvn. — *Uruguay* ank. Esbjerg 27.6., derefter i dok i Århus, afg. Kbhvn. ca. 14.7. til New York og Gulden. — *Venezuela* afg. Esbjerg 16.6. til Brownsville/Corpus Christi/ New Orleans/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* ank. Casablanca 27.6., afg. 28.6. til Kalundborg.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 28.6. — *Hans P. Carl* afg. Dakar 27.6. til England. — *Martin Carl* ank. Karachi 30.5. — *Poul Carl* ank. Melbourne 8.6.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Delfzijl 28.6. — *Jens Toft* ank. Fiume 19.6., derefter Crotone. — *Karen Toft* forv. udlosset Rotterdam 29.6. — *Maria Toft* afg. Murmansk 29.6. til Norrkjøbing.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Helsingør værft 27.6. — *Anna Dan* afg. Kotka 27.6. til Mäntyluohto, derefter Themsén. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Tampico 1./2.7. til Europa. — *Egyptian Reefer* pass. Gibraltar 25.6. på vej til Sydamerika, antagelig Montevideo. — *Gerda Dan* afg. Savannah 25.6. til New York. — *Gladys Dan* afg. Pimentel 23.6., sydgående. — *Hedda Dan* forv. ank. Rouen 28.6., derefter Holland. — *Indian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 28.6. til Santos, derefter Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* forv. afg. Rochester 28.6. til Immingham, derefter Nr. Sundby. — *Jutta Dan* ank. Savona 27.6., derefter Ibiza/Lysekil. — *Kumma Dan* afg. Philadelphia 21.6. til Sagua. — *Katja Dan* ank. Tolkis 27.6., derefter Kotka/Themsén. — *Laila Dan* afg. Chester 20.6. til Chile. — *Laura Dan* ank. Veitiluoto 27.6., derefter Preston via Kbhvn. for bunkers. — *Lillian Dan* rep. Danmark. — *Linda Dan* forv. afg. Liverpool 28.6. til Dublin, derefter Spanien. — *Leena Dan* afg. Antofagasta 23.6., sydgående. — *Lotta Dan* rep. Danmark. — *Maria Dan* afg. Upernavik 26.6. til Umanak og Sukkertoppen. — *Marna Dan* forv. afg. New York 1.7. til Chile. — *Ninna Dan* forv. afg. Stockholm 28.6. til Jakobstad, derefter Themsén. — *Paula Dan* afg. San Antonio 22.6., sydgående. — *Randa Dan* forv. ankomst Cardiff 28.6., derefter Bristol. — *Selma Dan* ank. Kemi 27.6., derefter Preston via Kbhvn. for bunkers. — *Stina Dan* forv. afg. Rouen 28.6. til Kotka. — *Ulla Dan* forv. afg. Göteborg 28.6. til Toppila.

Mototramp

Stensby ank. Bunbury 23.6., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. Jeddah 26.6. forv. ank. Trapani 4.7. — *Vedby* afg. Christmas Island 25.6., forv. ank. Fremantle 1.7.

VINKE & CO

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 31200 (10 lines)
Vinkes

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Myren

Asbjørn ank. Casablanca 29.6. — *Astrid* ank. Gdansk 25.6., derefter Kbhvn. — *Birte* afg. Kbhvn. 30.6. til Polen. — *Chr. Sass* afg. Maracaibo 24.6. til Hampton Roads, Malma. — *Clara* forv. afg. Skogby 8.-9.7. til Holland. — *Stal* afg. Tunis 30.6. til England.

Norden

Norden afg. Cape Town 28.6. til Port Elisabeth. — *Nordfarer* afg. Colombo 27.6. til Aden. — *Nordkap* ank. Duala 10.6. — *Nordkyn* afg. Cape Town 22.6. til Melbourne. — *Nordpol* ank. Lagos 21.6., derefter Greenock, Glasgow. — *Nordvest* ank. Port Said 28.6.

Orient

Astoria ank. Auckland 29.6. — *Westralia* ank. Rotterdam 11.6.

Pacific

London afg. New York 28.6. til Cartagena. — *Paris* rep. Flensborg.

Torm

Herdís afg. Cristobal 25.6. til Long Beach. — *Olga S.* afg. Antwerpen 22.6. til Puerto Cabello. — *Gerd* ank. Santos 22.6., derefter Rio de Janeiro. — *Tekla* afg. Hull 27.6. til Baltimore. — *Agnete* afg. Trinidad 20.6. til Cabedello. — *Kirsten* ank. Baltimore 26.6., derefter New York. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild* afg. Hamburg 22.6. til Tampico. — *Helvig* ank. Santos 27.6., derefter Buenos Aires. — *Thyra S.* afg. Neapel 27.6. til Famagusta. — *Gyda* ank. Zaandam 21.6., derefter Mäntyluohto. — *Anne* afg. Kbhvn. 28.6. til Norrköping. — *Hilde* ank. Kalundborg 25.6., derefter Horsens. — *Aslaug* afg. Kbhvn. 26.6. til Fredrikshamn. — *Gerd* afg. Manchester 25.6. til London. — *Alice* ank. Norrsundet 20.6., derefter Zaandam. — *Gunhild* ank. Göteborg 24.6., derefter Karlshamn.

Vendila

E. M. Dalgas rep. Helsingør. — *Otto Petersen* ank. Marseille 26.6., derefter Port St. Louis du Rhone. — *P. N. Damm* afg. Casablanca 25.6. til Liverpool. — *Svend Pii* ank. Frederikshavn 22.6., dok.

Ø. K.

Annam ank. Nakskov 2.2. reparerer. — *Asia* pass. Gibraltar 28.6. til London. — *Bintang* ank. Hongkong 23.6., derefter Manila og Singapore. — *Blankvann* ank. Hongkong 24.6., derefter Kobe og Yokohama. — *Erria* ank. Kbhvn. 12.2., reparerer. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 26.6. til New York. — *Fionia* afg. Calcutta 25.6. til Rangoon og Singapore. — *Hopeville* ank. Hamburg 26.6., derefter til Kbhvn. — *India* afg. St. Thomas 28.6. til Panama Canal og Pacific Coast. — *Java* ank. Sydney 26.6., derefter Newcastle N.S.W. — *Jutlandia* pass. Cape Race 27.6. til Kbhvn. og Gdynia. — *Kambodia* ank. Cuxhaven 28.6., derefter Hamburg. — *Kina* ank. Gdynia 27.6., derefter Kbhvn. — *Korea* afg. Hongkong 25.6. til Manila og Philippine outports. — *Lalandia* ank. Nakskov 12.3., reparerer. — *Malacca* afg. Saigon 25.6. til Bangkok. — *Malaya* pass. Ushant 28.6. til Marseilles. — *Manchuria* afg. Ålborg 28.6. til Göteborg og Oslo. — *Meonia* ank. Göteborg 26.6., derefter Kbhvn. — *Mongolia* afg. Suez 27.6. til Aden og Singapore. — *Morelia* afg. Dublin 23.6. til Liverpool. — *Nikobar* ank. Cochin 19.6. — *Nordfarer* afg. Colombo 27.6. til Aden og Port Sudan. — *Selandia* ank. London 24.6., derefter Antwerpen. — *Serampore* afg. Bangkok 21.6. til Singapore og Port Swettenham. — *St. Croix* afg. Aden 23.6. til Karachi og Bombay. — *St. Jan* pass. Finisterre 28.6. til Marseille og Genoa. — *St. Thomas* ank. Bombay 27.6., derefter Karachi og Aden. — *Tahsis* afg. Hongkong 17.6. til Kamaishi. — *Tantara* afg. Los Angeles 14.6. til Manila og Hongkong. — *Tranquebar* pass. Messina 28.6. til Port Said og Aden. — *Danholm* ank. Szczecin 27.6., derefter Genoa.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 6,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 28,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY UNGERSEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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. — Spildedamp-turbiner. — 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. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s**

HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 23. Juni 1949.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartals-abbonenter kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår 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.

1142. Danmark. Bornholm S.-kyst. Arnager E. Skorsten nedrevet.

Position. Arnager havn: c. 55° 03',1 N. 14° 47',1 E.

Detaller. En 30 m høj, let kendelig jernbetonskorsten umiddelbart E. for Arnager fiskerleje er blevet bortsprængt.

(Lodsdirektoratet, 9. Juni 1949.)

1143. Sverige S.-kyst. Trelleborg. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/2149 1948 udgår.

Position. c. 55° 21' 39" N. 13° 09' 12" E.

Detaller. Trellebogs ränna nr. 3 lystønde er atter udlagt på plads.

(U. f. s. Nr. 24/1368. Stockholm 1949.)

1144. (T). Sverige S.-kyst. Hanöbukten. Fyr ødelagt.

Position. 56° 02' 04" N. 14° 46' 56" E.

Detaller. Listershuvud fyr, NW. for Hanö, er ødelagt ved en eksplosion og derfor slukket indtil videre.

(U. f. s. Nr. 24/1413. Stockholm 1949.)

1145. Sverige. Öland E.-kyst. Gräsgårds fiskerihavn. Tågesignal etableret.

Position. c. 56° 19' N. 16° 32' E.

Detaller. Ved Gräsgårds fiskerihavn er etableret et tågesignal: Tyfon, en-tone hver 20^s.

Tågesignalet afgives kun, når både fra fiskerihavnen er på søen.

Kort Nr. 180 og 181.

(U. f. s. Nr. 24/1367. Stockholm 1949.)

1146. Sverige. Öregrundsgrepen. Sømærke udlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/892 1949.*Position.* 60° 26' 59" N. 18° 09' 42" E.*Detaller.* En stage uden topbetegnelse er blevet udlagt N. for skæret Hästen til afmærkning af landgrunden på ovennævnte plads.

(U. f. s. Nr. 24/1305. Stockholm 1949.)

1147. (S). Finland. Bottniske Bugt. Vasa skærgaard. Glopsten lys- og fløjtetønde genudlagt.*Position.* c. 63° 10',5 N. 21° 02',6 E.

(U. f. s. Nr. 16/404. Helsingfors 1949.)

1148. Polen. Oder. Papenwasser. Lystønder udlagt.a) *Position.* 53° 37' 34" N. 14° 34' 58" E.*Detaller.* En sort og hvid, ternet lystønde, der viser hvidt hurtigblink, 43 blink hvert 1^m, er udlagt på ovennævnte plads ved sejlløbets W.-side.b) *Position.* 53° 37' 54" N. 14° 34' 42" E.*Detaller.* En sortmalet lystønde, der viser hvidt hurtigblink, 50 blink hvert 1^m, er udlagt på ovennævnte plads ved sejlløbets W.-side.*Kort.* Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 23/1368. Hamburg 1949.)

1149. (P). Tyskland. Fehmarnbelt fyrskib ombyttes midlertidigt med reservefyrskib.*Tidspunkt.* c. 1. Juli 1949.*Position.* c. 54° 36' N. 11° 09' E.*Detaller.* Fehmarnbelt fyrskib vil for et tidsrum af c. 3 måneder blive ombyttet med et reservefyrskib med samme fyrkarakter og udseende.

(N. f. S. Nr. 23/1369. Hamburg 1949.)

1150. Tyskland. Eckernförde og Schleimünde. Oplysning om signalstationer.*Positioner.* a) Eckernförde: c. 54° 28' N. 9° 51' E.

b) Schleimünde: c. 54° 40' N. 10° 02' E.

Detaller. Signalstationerne på ovennævnte steder viser også natsignaler for stormvarsler.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 23/1370. Hamburg 1949.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1151. Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr atter i orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/62 1949 udgår.*Position.* 56° 02' (37") N. 12° 37' (13") E.*Detaller.* Det røde havnefyr på Helsingør Nordhavns S.-moles hoved er atter tændt og i orden.

(Helsingør, 31. Maj 1949.)

1152. (T). Danmark. Sundet. Københavns havn. Sydhavnen. Oplysning om henlagt skibsskrog.*Position.* 55° 39' (47") N. 12° 34' (22") E.*Detaller.* Et skibsskrog er henlagt i Københavns Sydhavn på grunden W. for 7,5 m løbet gennem havnen og c. 10 m W. for den på ovennævnte plads udlagte røde stage med 1 opadvendt kost omtrent ud for Axel Heidesgade. Skibsskroget rager op over vandet og er ikke afmærket, da det ligger vel uden for sejlløbene.

(Havnekaptajnen, København, 20. Juni 1949.)

1153. Danmark. Sundet. Kastrup havn anduvning. Lystønde inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1107 1949.*Position.* 55° 38' 28" N. 12° 40' 39" E.*Detaller.* Den rødmaledede lystønde på ovennævnte plads er inddraget.*Publikationer.* Havnelods, side 158. Fyrfort. Nr. 454 A.

(Marineministeriet, 20. Juni 1949.)

1154. Sverige. Sundet. Flinterenden. Sømærke inddraget.*Position.* 55° 36' 02" N. 12° 51' 53" E.*Detaller.* Den røde stage med 1 opadvendt kost på ovennævnte plads er inddraget.

(U. f. s. Nr. 24/1414. Stockholm 1949.)

1155. (T). Sverige. Sundet. Malmö havn. Lys- og klokketønde og lystønde midlertidigt inddraget.*Position.* Röderprick: c. 55° 38' N. 12° 59' E.

Malmö nr. 7: c. 55° 37' N. 13° 00' E.

Detaller. Röderprick lys- og klokketønde samt Malmö nr. 7 lystønde er inddraget for eftersyn.

Röderprick lys- og klokketønde er erstattet med en reserve-lys- og klokketønde med samme fyrkarakter og Malmö nr. 7 lystønde er erstattet med en sortmalet stage.

(U. f. s. Nr. 24/1374. Stockholm 1949.)

1156. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned-sund. Stærkstrømsluftledning etableres. Opførelse af mastefundament. Arbejdsflåde udlagt.*Position.* 55° 00' (03") N. 11° 53' (12") E.*Detaller.* Paa ovennævnte plads ved Masned-sund N.-side og c. 600 m W. for Masned-sundbroen er paabegyndt opførelse af et mastefundament for en over Masned-sund projekteret stærkstrømsluftledning. En flåde med rambuk er udlagt på pladsen; flåden er om natten forsynet med ankerlanterne.

(Sydsjællandske marinedistrikt, 7. Juni 1949.)

1157. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Oplysning om nye fyr.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1068 1949.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Under henvisning til ovennævnte tidligere E. f. S. meddeles herved nærmere enkeltheder om de i Svendborg Sund W.-lige del etablerede nye fyr, der officielt sættes i virksomhed 1. Juli 1949, men som allerede er tændt på prøve fra 15. Juni 1949.1) *St. Jørgens fyr*, på St. Jørgens Pynt, W. for Svendborg.

55° 02' 51" N. 10° 36' 05" E.

Fyret viser hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 3^s, lys 2^s, mørke 1^s. Flammens højde: 3,5 m. Synsvidde: 8 sm. Lysevne: 13,5 sm for hvidt, 10,5 sm for rødt og 8 sm for grønt lys. Hvidt, 2,5 m højt hus med rødt bælte.

Fyret lyser som følger:

1. Grønt i pejl. fra 55°,5 til 60°,5.

2. Hvidt i — - 60°,5 - 62°.

3. Rødt i — - 62° - 67°.

2) *Tankefuld bagfyr*, ved Tankefuld, W. for Svendborg.

55° 02' 23" N. 10° 34' 05" E.

Fyret viser rødt, fast lys. Flammens højde: 5,5 m. Synsvidde 9 sm. Lysevne: 13 sm. Hvid, 5 m høj pæl med rødt bælte.

3) *Tankefuld forfyr*, 56 m 89° fra bagfyret.

55° 02' 23" N. 10° 34' 09" E.

Fyret viser rødt, fast lys. Flammens højde: 3 m. Synsvidde: 8 sm. Lysevne: 13 sm. Hvid, 3 m høj pæl med rødt bælte.

- Fyrene 2) og 3) leder, holdt overet i pejling 269°, mellem Dødmanden og Iholm Tunge.
- 4) *Bratten W. bagfyr*, på Bratten Pynt, W. for Vindeby.
55° 02' 46" N. 10° 36' 38" E.
Fyret viser grønt, fast lys. Flammens højde: 8,5 m. Synsvidde: 10 sm. Lysevne: 11 sm. Hvid, 5 m høj stangbåke med rødt bælte og forsynet med en hvid, rund tremmeskive på toppen.
- 5) *Bratten W. forfyr*, 155 m 248°,5 fra bagfyret.
55° 02' 44" N. 10° 36' 30" E.
Fyret viser grønt, fast lys. Flammens højde: 4 m. Synsvidde: 8 sm. Lysevne: 11 sm. Hvid pæl med rødt bælte og forsynet med en hvid, rund tremmeskive på toppen, anbragt på betonblok i vandet. Højde: 4 m.
Fyrene 4) og 5) leder, holdt overet i pejling 68°,5, gennem renden over Dødmanden.
- 6) *Vindebyøre bagfyr*, N. for Vindeby Nor.
55° 03' 12" N. 10° 37' 47" E.
Fyret viser rødt, fast lys. Flammens højde: 10 m. Synsvidde: 11 sm. Lysevne: 13 sm. Hvid, 9 m høj pæl med rødt bælte.
- 7) *Vindebyøre N.-lige forfyr*, 189 m 243° fra bagfyret.
55° 03' 09" N. 10° 37' 37" E.
Fyret viser rødt, fast lys. Flammens højde: 4 m. Synsvidde: 9 sm. Lysevne: 13 sm. Hvid, 3 m høj pæl med rødt bælte.
- 8) *Vindebyøre S.-lige forfyr*, 189 m 241°,5 fra bagfyret.
Fyret viser grønt, fast lys. Flammens højde: 4 m. Synsvidde: 9 sm. Lysevne: 11 sm. Hvid, 3 m høj pæl med rødt bælte.
Vindebyøre bagfyr overet med det røde forfyr i pejling 63° angiver N.-siden og bagfyret overet med det grønne forfyr i pejling 61°,5 angiver S.-siden af løbet SE. om Sandhagen og Mosegrund fra Dødmanden til Vindeby.
- 9) *Bratten E. bagfyr*, på Bratten Pynt, W. for Vindeby.
55° 02' (45") N. 10° 36' (48") E.
Fyret viser grønt, fast lys. Flammens højde: 15 m. Synsvidde: 11 sm. Lysevne: 11 sm. Hvid, 4 m høj stangbåke med rødt bælte og forsynet med en hvid diamantformet tremmeskive på toppen.
- 10) *Bratten E. forfyr*, 130 m 25° fra bagfyret.
55° 02' (49") N. 10° 36' (50") E.
Fyret viser grønt, fast lys. Flammens højde: 9,5 m. Synsvidde: 10 sm. Lysevne: 11 sm. Hvid, 5 m høj stangbåke med rødt bælte og forsynet med en hvid diamantformet tremmeskive på toppen.
Fyrene 9) og 10) leder, holdt overet i pejling 205°, gennem den gravede rende ved Svendborg gasværk.

Kort Nr. 171, 170, 150, 185, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods III, side 172. Fyrfort. Nr. 659 B, 659 C, a og b, 659 D, a og b 659 E, a, b og c. samt 659 F, a og b. Som.fort. side 74, Nr. 17 og 18.

(Fyrdirektoratet, den 2. Juni 1949.)

1158. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn W. og S. Del af bro fjernet. Anlægsbro under opførelse.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/841 1949.

Position. Fredericia: c. 55° 33',6 N. 9° 45',5 E.

Detaller. 1. Den E.-lige halvdel af anlægsbroen for tankskibe W. for Kastelshavn i Fredericia havn er fjernet, og havnen er på dette sted uddybet for at lette besejlingen af Kastelshavn for større skibe.

2. S. for Kastelshavn er ud for Kongensgade en ny anlægsbro for tankskibe under opførelse. Anlægsbroen vil strække sig indtil c. 40 m ud fra kysten.

Kort Nr. 114, 151 og 150.

Publikationer. Danske Lods III, side 116. Havnelods, side 88.

(Fredericia Havneudvalg, Juni 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1159. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Oplysning om sømærker.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/116 og 25/1116 1949.

Position. 55° 44' (34") N. 11° 47' (01") E.

Detaller. 1. Bognæs SE. lystønde vil ikke mere blive udlagt.

2. Den på lystøndens plads (ovennævnte position) udlagte rød- og hvid, vandret stribede stage med 1 opadvendt kost over 1 halmvisk vil være permanent udlagt.

3. 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 vil ikke mere blive udlagt.

Kort Nr. 116.

Publikationer. Danske Lods II, side 161. Fyrfort. Nr. 298. Søm.-fort. side 47, Nr. 14 og 25.
(Marineministeriet, 15. Juni 1949.)

1160. Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Tuse Næs. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 11.—16. Juli 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Position. Tuse Næs: c. 55° 44',2 N. 11° 43',4 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skarpskydningsøvelser med kanoner fra stranden på Tuse Næs, c. 0,5 sm E. for Hørby færgekro på N.-siden af Holbæk Fjord, mod Kirsebærholm, c. 1,6 sm NE. for Holbæk.

Under skydning vil der være hejst et hvidt flag med rød spuns samt en sort kugle på signalmast umiddelbart SE. for Kirsebærholm.

I skydetiden er fiskeri, ankring og lystsejlads forbudt i området, der begrænses

1. Mod N. af breddeparallelle 55° 44' 30" N. (gennem Lindholms midte).

2. Mod E. af meridianen 11° 50' E. (gennem Lindholm).

3. Mod S. af breddeparallelle 55° 43' N. (gennem Dragerup).

4. Mod W. af meridianen 11° 44' E. (gennem Rønnen).

Højeste ordinat: 600 m.

Alle og enhver advares mod i det anførte tidsrum at færdes i skydefeltet, jfr. lov af 4. Februar 1871 § 7. Overtrædelser af forbudet kan straffes med bøder indtil 200 kr. eller med hæfte indtil 1 måned.

(Garnisonskommandanten i Holbæk, 8. juni 1949.)

1161. Danmark. Kattegat. Rute 35 c. Fornæs NE. t. N. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 17/794 1949.

Position. c. 56° 32',8 N. 11° 05',0 E.

Detaller. Vraget af hollandsk kuf *Albatros* er fjernet.

Kort Nr. 102 og 100.

(Fyrdirektoratet, 15. Juni 1949.)

1162. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal S.-lige del. Sejlløb oprenset.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/469 1949 udgår.

Position c. 56° 39',7 N. 8° 14',3 E.

Detaller. Efter foretaget oprensning er dybden i Sælhundeholm Løb atter 4,0 m.

(Lodsdircktoratet, 15. Juni 1949.)

1163. Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Fyr slukkes ikke.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/987 1949 udgår.

Position. 56° 42' (22") N. 8° 13' (36") E.

Detaller. Tyborøn Tange N. fyr vil, i modsætning til det i ovennævnte tidligere E. f. S. meddelte, ikke blive slukket.

(Vandbygningsvæsenet, 10. Juni 1949.)

1164. Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Motorredningsbaad atter i Tyborøn.*Tidligere E. f. S.* Nr. 19/866 1949 udgår.*Position.* Tyborøn: c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.*Detaller.* Tyborøn motorredningsbåd er atter flyttet fra Hvide Sande tilbage til Tyborøn.Motorredningsbåden *Hvide Sande* er fortsat til eftersyn og forventes at være på station i Hvide Sande fra omkring 1. Juli 1949.

(Redningsvæsenet, 17. Juni 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1165. (T). Grønland W.-kyst. Sukkertoppen. Midlertidige ledebaaker opført.***Position.* Bagbaaken: c. 65° 25' N. 52° 51½' W.*Detaller.* N. for Sukkertoppen havn er opført 2 midlertidige 5 m høje ledebåker. Bagbåken, der er opført på ovennævnte plads, på fyrpynten E. for Kirkegaardsbugten, er rødmalet med trekant med nedadvendt spids, og forbåken, der er opført på en ø c. 400 m 189° fra bagbåken, er gulmalet med trekant med opadvendt spids. Båkerne leder, holdt overet i pejling 9°, gennem West's Løb mellem Faltings Skær og Ikermiut.

(Grønlandske marinekommando, Juni 1949.)

1166. Danmark. Horns Rev. Ulven SW. lys- og fløjtetønde atter tændt og i orden.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1139 1949 udgår.*Position.* c. 55° 30',5 N. 7° 59',7 E.

(Marinestationen, Esbjerg, 17. Juni 1949.)

1167. Danmark. Graadyb. Tørre-Bjælke. Lystønde atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1140 1949 udgår.*Position.* 55° 27' (07") N. 8° 17' (58") E.*Detaller.* Den hvidmalede lystønde på ovennævnte plads er atter tændt og i orden.

(Marinestationen, Esbjerg, 17. Juni 1949.)

1168. Danmark. Esbjerg SE. Skydeomraade afmærkes.*Positioner.* a) c. 55° 27',5 N. 8° 29',2 E.

b) c. 55° 26',4 N. 8° 30',4 E.

c) c. 55° 25',7 N. 8° 30',5 E.

d) c. 55° 25',6 N. 8° 28',6 E.

e) c. 55° 26',3 N. 8° 28',5 E.

Detaller. En skydeplads, der allerede er taget i brug (jvfr. E. f. S. Nr. 23/1041 1949), vil blive afmærket ved, at der i ovennævnte position a) (på kysten c. 1 sm E.t.S. for Esbjerg) rejses en mast med ballon og på hver af pladserne b), c), d) og e) udlægges en sort stage uden topbetegnelse.*Kort* Nr. 94.*Publikationer.* Danske Lods II, side 12.

(Marineministeriet, 20. Juni 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**1169. Færøerne. Vaagø. Sørvaag. Havnearbejde. Advarsel.***Position.* 62° 04' (12") N. 7° 19' (00") W.*Detaller.* I Sørvaag havn foretages ramning af træpæle og jernspunsvægge i et område, der strækker sig 120 m mod NW. fra den eksisterende pier.

De yderste rammede pæle vil i døgnets mørke timer være afmærket med en klar lanterne.

Anm. Så længe havnearbejdet står på, kan intet skib komme til uden for den nuværende bro. Arbejdspladsen er afmærket med 3 tønders med rødt flag.*Publikationer.* Færøske Lods, side 55.

(Kampmann, Kierulff og Sæild A/S, 10. og 16. Juni 1949.)

1170. (P). Færøerne. Nolsø. Borin fyr og taagesignal forandres.*Tidspunkt.* I løbet af sommeren 1949.*Position.* 61° 56' 53" N. 6° 37' 42" W.*Detaller.* 1. Borin fyr vil blive omdannet til elektrisk drift med gas som reserve. Fyrkarakteren ændres til hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 2^s, lys 1^s, mørke 1^s. Samtidigt forøges fyrets lysevne til 14,5 sm for hvidt, 11 sm for rødt og 9,5 sm for grønt lys.

Reservebrænderens lysevne er 10 sm for hvidt, 6 sm for rødt og 4,5 sm for grønt lys.

2. Et nyt taagesignal vil blive sat i drift ved Borin fyr. Taagesignalet afgives med 2 tyfoner, der lyder samtidigt. Den ene tyfon lyder kraftigst i WSW.-lig retning og den anden lyder kraftigst i SE.-lig retning.

Tonehøjden: c. 225 c/s. Karakter: To-toner hver 30^s, tone 3^s, pause 3^s, tone 3^s, pause 21^s.*Publikationer.* Færøske Lods, side 57 og 58. Fyrfort. Nr. 884.

(Fyrdirektoratet, 9. Juni 1949.)

1171. (P). Færøerne. Nolsø fyr og radiofyr forandres.*Tidspunkt.* I løbet af sommeren 1949.*Position.* 61° 57' (25") N. 6° 36' (14") W.*Detaller.* Nolsø fyr vil blive omdannet til elektrisk drift, hvorved lysevnen vil blive forøget fra c. 23 sm til c. 26 sm. Fyrkarakteren forbliver uændret.

Nolsø radiofyr vil blive ændret til følgende:

Radiofrekvens: 318,5 kc/s. Type: A 2. Rækkevidde: 100 sm. Tonefrekvens: 1005 c/s.

Signalet bliver:

a. Bogstaverne <i>NO NO</i>	10,75 ^s .
b. Pause.....	1,25 ^s .
c. 8 streger, hver af 4,5 ^s varighed, adskilt ved mellemliggende pauser, hver af 0,25 ^s varighed.....	37,75 ^s .
d. Pause.....	10,25 ^s .

Ialt... 1^m.Gentagelse af ovenstående..... 1^m.Hele udsendelsens varighed..... 2^m.Pause..... 4^m.Periode..... 6^m.*Sendetider:*

Usigtbart vejr: Hver 6. minut, regnet fra det 0. minut af hver time.

Klart vejr: Det 12. og 18. minut af hver time.

Publikationer. Færøske Lods, side 57. Fyrfort. Nr. 883 og 2064.

(Fyrdirektoratet, 9. Juni 1949.)

1172. Færøerne. Thorshavn. Havnearbejder.*Position.* 62° 00' (25") N. 6° 45' (20") W.*Detaller.* I NW.-lig forlængelse af den eksisterende dampskibskaj i Østrevaag i Thorshavns havn bygges 100 m ny kaj ved udsætning af kasser. Sålænge arbejdet foregår, vil der på denne strækning blive foretaget undervandssprængninger, og der vil være fare for undervandshindringer. Samtidigt foretages udsprængninger i det bagved liggende stenbrud. Af hensyn til disse arbejder bør særlig forsigtighed udvises ved besejlingen af Østrevaag, og opankring bør undgås ud for stenbruddet.

For enden af den nye kajstrækning vil der blive rejst en galge, der i døgnets mørke timer vil blive forsynet med en klar lanterne.

Publikationer. Færøske Lods, side 59.

(Kampmann, Kierulff og Saxild, A/S, 10. Juni 1949.)

1173. Færøerne. Østersø. Fuglefjord. Havnearbejder. Advarsel.*Position.* 62° 14' (27") N. 6° 47' (55") W.

Detaller. I Fuglefjord havn foretages ramning af træpæle og jernspunsvæg i NNW.-lig forlængelse af den eksisterende pier indtil 170 m fra pieren. Den eksisterende bros længde vil samtidigt blive forøget med 15 m.

De yderste rammede pæle vil i døgnets mørke timer være afmærket med en klar lanterne.

Anm. Sålænge havnearbejdet foregår, henstilles det til de skibe, der vil anløbe pieren, ikke at gå inden for de ved arbejdspladsen udlagte røde tænder. Nærmere anvisninger kan fås ved henvendelse til havnefogeden.

Publikationer. Færøske Lods, side 71.

(Kampmann, Kierulf og Saxild A/S, 10. og 16. Juni 1949.)

1174. (P). Færøerne. Myggenæs fyr forandres.

Tidspunkt. I løbet af sommeren 1949.

Position. 62° 05' (50") N. 7° 40' (15") W.

Detaller. Myggenæs fyr vil blive omdannet til elektrisk drift, hvorved lysevnen vil blive forøget fra c. 22 sm til c. 23,5 sm. Fyrkarakteren, hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 20^s, bibeholdes, men varigheden af de enkelte blink forkortes fra 0,3^s til 0,2^s, og fyret vil derefter vise følgende: Blink 0,2^s, mørke 3,8^s, blink 0,2^s, mørke 3,8^s, blink 0,2^s, mørke 11,8^s. I øvrigt forbliver fyret uforandret.

Publikationer. Færøske Lods, side 56. Fyrfort. Nr. 911.

(Fyrdirektoratet, 9. Juni 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1175. Danmark. Bekendtgørelse om ændring i bekendtgørelse Nr. 232 af 25. Juni 1938 om mønstring af skibsmandskab.

Detaller. Ministeriet for handel, industri og søfart har den 8. Juni 1949 udstedt bekendtgørelse om ændring i bekendtgørelse Nr. 232 af 25. Juni 1938 om mønstring af skibsmandskab, hvilken træder i kraft 1. Juli 1949.

(Handelsministeriet, 13. Juni 1949.)

1176. Spanien og spanske besiddelser. Afmærkningssystem ændret.

Detaller. Søafmærkningen ved de spanske kyster og tilgrænsende øer, de kanariske Øer og de spanske besiddelser i Afrika ændres efter det internationale afmærkningssystem for at bringe den spanske afmærkning i overensstemmelse med de af Folkeforbundet under 10. Juni 1936 fastlagte retningslinier.

(Kgl. dansko gesandtskab, Madrid, 28. Maj 1949.)

1177. Tyrkiet. Radiotelefoniske navigationsefterretninger vedrørende tyrkiske farvande.

Detaller. Den 10. Juni 1949 er påbegyndt udsendelse af radiotelefoniske navigationsefterretninger vedrørende de tyrkiske farvande. Efterretningerne udsendes fra Ankara på frekvens 9465 kc/s (31.70 m) imellem Kl. 1845 og 1900 G. M. T.

(N. t. M. Nr. 955. Ankara 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

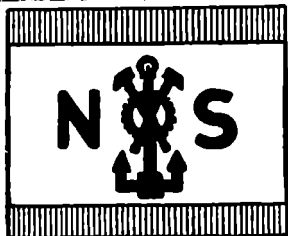
England.

T Supplement No. 6 to Newfoundland and Labrador Pilot, Vol. I.

T Supplement No. 5 to Japan Pilot, Vol. II.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

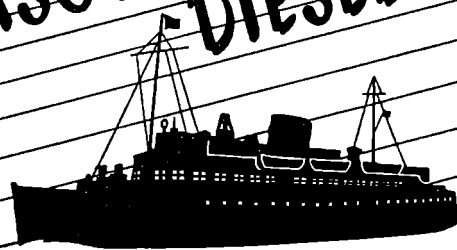
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Bedding for Skibe indtil 520' Længde
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.
Ophalerbedding » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 2.

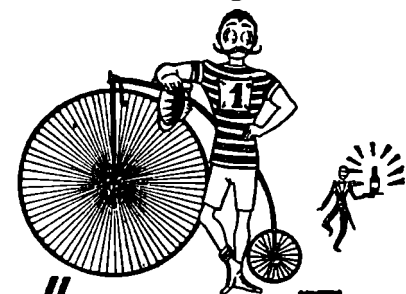


GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

-en a' de Gamle



eller
HOF



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

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 Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,5 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-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforsødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Partisafgift: 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 Skibsforsødenheder, 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 Havarit anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Løstvang. Løstvang betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommet Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 155 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,000 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 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 Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i ostro 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 fløjtebønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Løstvang efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartojets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 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 samt 2 mobile benzinelektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttetæde. Skibseparationsværfter og Ophallingsbeddinger for fartojer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,5 m. Havneponge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 15 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 10 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løstvang ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpønge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. 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 Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tærdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 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., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 34 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Løstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvanden stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værestafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Løstang., 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, Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

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. Havneponge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Løstangtakster af 1841. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 60 & 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Frigo efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3800 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for 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 Løstvang uden ved Bugsering (se Løstang.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 2 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 Skibsemedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 26

FREDAG DEN 8. JULI

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

DEN FØRSTE AF DE NYE STATSSØMANDSSKOLER INDVIET I SØNDERBORG

I overværelse af kong Frederik og dronning Ingrid blev statens første sømandsskole i mandags indviet i Sønderborg. Statskonsulent Toftdal-Møller, der er skolerådets formand, takkede kongeparret, fordi det havde villet kaste glans over indvielsen ved sin nærværelse, og udtalte, at håndværker- og sømandsuddannelsen havde så nær tilknytning til hinanden, at det var naturligt, at et af de årlige tre måneders kursus, staten opretter, bliver placeret på håndværkerskolen. Statskonsulenten rettede også en tak til alle inden for regering, rigsdag, amt og by samt alle private institutioner, der havde medvirket ved skolens oprettelse. Afdelingschef Ove Nielsen, handelsministeriets søfartsafdeling, udtalte, at den nye sømandsuddannelse i land skulle afhjælpe den tilbagegang i faglig duelighed, der var en følge af, at sømændene ikke mere i større udstrækning kunne få deres uddannelse i sejlskibe. Minister Kjørboel udtalte, at sømandsstanden hidtil har været ene om ikke at have en særlig fagskole, dansk søfart kan kun konkurrere i kraft af kvalitet, og her er sømandsskolen et meget vigtigt led. Ministeren takkede endvidere Sønderborg by og håndværkerskolen for den interesse, man havde vist skolen. Borgmester Anders Andersen føjede Sønderborg bys tak til regering og rigsdag, fordi byen havde fået skolen, og sluttede med at udbringe et leve for Danmark. Efter at eleverne var marcheret ud, samlede man på pladsen foran håndværkerskolen. Kongen trådte frem foran flagmasten og gav ordre til flagets hejsning og udtalte held og lykke for den nye skole og erklærede den første stats-sømandsskole i Danmark for åbnet.

M.S. UMANAK

Fra Helsingør Skibsværft afleveres m.s. *Umanak* i dag til Grønlands Styrelse. Skibet er på 1700 tons d.w. og har plads til 62 passagerer. Motoren, der er en B & W-motor på 2300 h.k. er ligeledes bygget på værftet. Af hensyn til sejladsen i de grønlandske farvande er skibet isforstærket. Med kaptajn H. G. Nordhoek som fører står *Umanak* den 20. juli ud på sin jomfrurejse med last til Grønland. Om bord vil befinde sig Grønlands-kommissionen, der vender tilbage med skibet og *Umanak* skal derefter foretage endnu to rejser til Grønland i år.

MARSTAL STÅLSKIBSVÆRFT GENOPRETTET

På et Møde i Marstal i forrige uge meddeltes det, at det er lykkedes stifterne af A/S H. C. Christensens Staalskibsværft af 1949 at nå de 500.000 kr. i aktier, som var nødvendigt for at overtage Marstal Staalskibsværft. Værftet vil blive overtaget den 15. juli.

SIAM ÆNDRER NAVN TIL THAILAND

Ved en note af 21. maj d.å. har det herværende siamesiske gesandtskab meddelt udenrigsministeriet, at det siamesiske ministerråds præsidium den 11. maj 1949 har truffet beslutning om, at betegnelsen »Thailand« fremtidig vil blive anvendt i stedet for »Siam« og betegnelsen »thai« i stedet for »siamesisk«.

FORDOBLET IMPORT AF JERN OG STÅL

Importen af jern og stål har, efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, ligget næsten dobbelt så højt i årets første halvdel som i den tilsvarende periode i fjor. Når opgørelsen for juni foreligger, vil det sikkert vise sig, at det samlede tal kommer til at ligge mellem 250.000 og 300.000 tons siden nytår mod 150.000 tons pr. 30 juni 1948.

En væsentlig årsag hertil er, at leveringstiderne fra de forskellige leverandørlande er blevet reduceret fra 5-6 måneder til ofte 3-4 uger. Det gælder navnlig for Belgien, som kompenserer dansk smør med 150.000 tons valseværksprodukter.

VERDENS TANKSKIBSFLÅDE

Følgende opgørelse foretaget af firmaet Davies & Newman Ltd., London, viser verdens tankskibsflåde i tons d.w. for skibe over 500 b.r.t.:

Verdens tankskibsflåde pr. 1. juni 1939.

USA	4.601.000
Andre nationer	11.477.000

Verdensflåden ialt

	1. november 1948	1. juni 1949
USA	8.623.629	8.550.394
England	5.755.817	5.869.406
Norge	2.724.995	3.067.871
Panama	2.244.061	2.377.444
Frankrig	762.008	840.961
Italien	778.461	792.242
Holland	659.586	672.921
Sverige	533.397	546.011
Argentina	*	277.812
Danmark	*	219.096
Spanien	*	187.031
Rusland	167.611	169.334
Grækenland	*	168.237
Venezuela	*	156.808
Japan	*	153.691
Mexico	*	125.502
Honduras	*	124.760
Andre nationer	1.632.961	609.778
Ialt	23.882.526	24.909.299

* Tonnage tidligere inkluderet under »Andre nationer«.

Hvalkogerier pr. 1. juni 1949.

Norge (10)	192.313
England (5)	99.499
Japan (2)	32.900
Rusland (2)	26.796
Holland (1)	14.500
Argentina (1)	10.475
Chile (1)	2.535

Ialt

Som det vil ses af ovenstående viser verdenstonnagen af i dag i sammenligning med tallene pr. 1. november 1948 en stigning på godt en million tons d.w., og hvert enkelt lands tonnage udviser en stigning med undtagelse af USA's som er lidt lavere end pr. 1. november 1948. Denne nedgang skyldes at en del tonnage er blevet oplugget.

I BALLAST FRA AUSTRALIEN TIL INDIEN

Ved søsætningen af det norske skib *Termopylæ* ved Aker den 29. juni udtalte skibsreder Tom Wilhelmsen følgende om situationen, som den i dag tegner sig for skibsfarten:

»Et godt eksempel på liniefartens vanskeligheder i dag er, at i går måtte vor cargoliner *Taronga* på 10.500 tons gå fra Australien til Indien i ballast. Der var simpelthen ikke last at opdrive. Dette er noget helt enestående i rederiets historie, noget lignende har aldrig indtruffet før i alle de år, vi har drevet liniefart på Australien. I samme forbindelse kan jeg nævne, at det for tiden ikke er muligt at opdrive en eneste malmlast fra Skandinavien til Amerika. Således er altså stillingen i en tid, da skibsfarten pålægges de tungeste byrder.«

DEN POLSKE HANDELSFLÅDE

I 1939 var den polske søgående handelsflåde på godt 123.000 b.r.t. Ved krigsudbruddet befandt størstedelen af flåden sig i udenlandske farvande og undgik således tysk beslaglæggelse. Efter krigens ophør opstilledes der for skibbygningsindustrien et 3-årigt program, som nu afløses af en 6-årsplan, der tilsigter at gøre Polen gradvis uafhængig af udenlandske skibsværfter og, fortrinsvis ved egne kræfter, at skabe en handelsflåde, der i 1955 skal omfatte henved 500.000 tons d.w.

Værfterne i Gdynia/Gdansk, Szczecin og Elblag var imidlertid ved krigens ophør så godt som ødelagt. Et intensivt genopbygningsarbejde har siden da fundet sted, men manglen på maskiner og tekniske installationer samt tilstrækkeligt kvalificeret arbejdskraft gør sig stadig gældende på værfterne. De for disses virksomhed nødvendige hjælpeindustrier til fremstilling af skibsudstyr står en del tilbage i kapacitet.

Værfterne i Gdansk har i det sidste års tid søsat 4 af en serie på 6 malm- og kulbåde på 2.540 tons d.w. og påbegyndt bygningen af 4 søgående slæbebåde på 400 h.k. Endvidere foreligger der tegninger til 2 motorskibe på 4.000 tons d.w., der agtes indsat på rute-fart på levanten, og hvis bygning skal påbegyndes i år. Kølen vil i år også blive lagt til 5 motordrevne stykgods både på 650 tons d.w. samt til moderne fisketrawlere.

Trods indkøb fra udlandet og nybygninger derfra opviser 1948 ikke nogen forøgelse af den søgående tonnage, idet stedfundne ophugninger af forældet tonnage og tab ved forlis omtrent modsvarer forøgelsen.

VERDENS STØRSTE PASSAGERFLÅDE

FN's flygtninge-organisation (IRO) råder i dag over verdens største passagerflåde: 36 ocean-gående skibe. Hver eneste dag forlader mindst eet IRO-skib en europæisk havn med flygtninge ombord, og hver dag betaler organisationen 185.000 dollars til opretholdelsen af denne gigantiske folkevandring. Indtil udgangen af marts i år havde IRO befordret 130.000 flygtninge med egne skibe, og ca. 360.000 flygtninge venter nu i lejrene på, at det skal blive deres tur til at rejse.

Disse tal angiver kun de flytninger, IRO har foretaget med egne skibe. Mange, mange tusinder er blevet befordret med andre skibe eller med særlige IRO-jernbanetog. Indtil udgangen af februar i år havde IRO flyttet og anbragt næsten 400.000 flygtninge.

IRO-flåden tæller i dag 20 soldater-transportskibe og 16 skibe, der tilhører private rederier. De 36 skibe har en samlet kapacitet af godt 38.000 passagerer. Nye skibe er blevet helt ombygget for at svare til IRO's formål, deriblandt det norske s.s. *Skaugum*, som forleden forlod Neapel på sin første rejse med 1700 flygtninge til Australien. En del af besætningen

udgjordes af flygtninge-sømand, som er blevet trænet i IRO's sømandsskole i Flensborg.

SKIBSSALGSMARKEDET

Køb- og Salgs Markedet byder ikke på større liv i øjeblikket, meddeler firmaet Otto Danielsen, København. De stærkt faldende priser på second-hand tonnage har medført tilbageholdenhed hos køberne. Det mangler dog ikke på interesse hos køberne, som meget nøje følger udviklingen, og er priserne rimelige er der fremdeles gode afsætningsmuligheder. Følgende forretninger er blevet afviklet her i landet i den sidste tid.

s.s. *Grenaa* ca. 2000 ts. d.w., bygget Lekkerkerk 1917, klasse I 3.3.L.1.1., survey 5/1946, tilhørende Dampskibsselskabet »Hetland« A/S, København, er blevet solgt til Grækenland. Besigtigelse har fundet sted og båden overtages i disse dage i Hull.

Motorfærgeren *Østjyden*, den tidligere postfærge *Mors*, bygget Aalborg 1931, ca. 300 br. reg. tons, plads for 150 passagerer og 8-10 motor-cars, er blevet solgt til Norge for en pris af kr. 150.000.

De to dieselslæbebåde *Titan* og *Kronos*, bygget USA 1943, ca. 700 h.k., som var solgt til Norge under forbehold af transfer, er nu blevet endeligt overtaget af Det Bergenske Dampskibsselskab. Købesummen var kr. 750.000 for begge. Ligeledes er dieselslæbebåden *Jarl*, en søsterbåd til ovennævnte, som var solgt til Italien under forbehold af transfer, blevet endeligt overtaget af køberne firmaet I.N.S.A., Genua. Prisen for denne båd var £9.500.

Det norske motorskib *Bernhard*, ca. 5963 ts. d.w., bygget Grimstad 1924, tilhørende Skibs-A/S Bernhard, Tønsberg, er blevet solgt til rederiet Zachariasen & Co., Nystad, for en pris af £140.000, og overtagelsen har fundet sted.

s.s. *Frankrig*, ca. 2200 ts. d.w., bygget København 1922, klasse X 100 A.1., survey 5/1947, blev ved auktion afholdt den 22. juni sikret af anden prioritetslån for kr. 600.000. Der blev anmeldt søpanteretsgæld for ca. kr. 72.000 og 1. prioritetslån andrager kr. 500.000. Skibet udbydes nu til salg i det åbne marked.

Motorskibet *Julius Mortensen*, ca. 250 tons d.w., bygget af stål 1921 og ombygget 1946/47, forsynet med 180/200 h.k. Alpha diesel motor, tilhørende rederiet Fredericia A/S er blevet afhændet til skibsfører K. J. Møller, Randers, og skibet er blevet om-døbt til *Vian*.

s.s. *Reykjafoss*, 2010 tons d.w., bygget af B & W i 1911 og tilhørende H. F. Eimskipafjelag Islands, Reykjavik, er solgt til Tyrkiet for en pris af \$70.000.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFART

Den amerikanske stats skibsfartsorganisation meddeler i en oversigt over skibsfartens stilling, at USA's flåde af passagerskibe er mindre end halvt så stor som før krigen, skønt nedgangen i passagerskib-tonnagen i hele verden kun er 44 pct. Foruden den 48.000 tons store kæmpepassagerdamper til 68 mill. dollars, som der sluttedes byggekontrakt om i sidste uge, bygger De forenede Stater kun 12 pct. af den ny tonnage, der er i ordre eller under bygning i verden.

I oversigten oplyses det i en fortegnelse over passagerskibe i verden, der kan medføre 100 passagerer eller derover, at de skibe, der er i ordre eller under bygning, vil skabe en handelsflåde, som bliver 122 pct. større end samtlige søfartsnationers flåde i 1939. Omtrent 12 mill. tons handelsskibe var under bygning i begyndelsen af 1949. Marshallplan-landene ejede 70 pct. af disse skibe under bygning, deraf England mere end halvdelen. De forenede Stater havde 51,6 pct. færre passagerskibe end før krigen. Marshallhjælp-gruppen af lande, herunder England, havde 37 pct. færre.

UGENS FRAGTBERETNING

Den almindelige sommerstilhed og så den usikre økonomiske situation præger stadig udviklingen på fragtmarkedet. Der kommer kun et beskedent antal nye ordrer på markedet, og da der er mere end tilstrækkelig disponibel tonnage, er ratetenden- sen stadig udpræget svag.

I transatlantisk fart er der sluttet amerikansk Liberty tonnage for kul fra Hampton Roads til Vestitalien til \$11.95 for almindelige tweendeckers, hvorimod skibe med 3 dæk har accepteret \$11.70. Korn fra St. Lawrence til UK. er sluttet til den lavere rate af 8/6d. pr. qr., og Churchill/UK. til den ligeledes lavere rate af 10/-. For korn fra Northern Range til Danmark betales 47/-, hvilket også er nedefter. Fra Canada sluttedes en 1250 stds. båd for skåren last til 207/6d. pr. std., option props til 175/- pr. fthm.

Sukker fra Cuba til UK. sluttedes for *Foodministry's* regning til 60/-, og 2 både sluttedes Cuba/Khorramshar med få dages mellemrum til henholdsvis 97/6d. og 94/-. Endelig betales \$11.75 for 10.000 ts. sukker Cuba/Antwerpen. Fra Golfen har efterspørgslen været minimal. En last fosfat paa 9500 ts. til tysk Nordsøhavn betales med 37/6d., også en betydelig nedgang siden sidste afslutning.

River Plate markedet er stadig næsten uden liv. En 9000 tonner sluttedes Bahia Blanca til Rotterdam til 48/9d. Det ventes, at den kommende uge vil blive lidt mere livlig, idet det synes, at de tidligere omtalte ladninger fra Plate til Tyskland og Japan nu er ved at være positive. Plate/tysk Nordsøhavn indikerer \$9.50 og til Japan noteres 70/-. For malm fra Victoria til Sydney CB. meldes om en ny bundrekord, idet en stor båd er sluttet til \$4.85.

Fra Sydamerikas vestkyst er efterspørgslen meget begrænset. For salpeter fra Chile til Northern Range indikeres \$5.50 fio., og for malm fra Chile/

Peru til Northern Range kan stadig gøres omkring \$11.50 à \$12.

Fra Nordpacific kan nævnes afslutningen af en båd på 466.000 cbft. bale for lumber til Sydafrika til \$125.000, og 2 både accepterede korn fra British Columbia til UK. til 62/6d., hvilket er en nedgang på 7/6d. i forhold til sidst rapporterede afslutning.

Østens markeder er stadig uden større interesse for tramptonnage, og fra Australien har efterspørgslen også været ubetydelig. En enkelt båd sluttedes for sukker fra Queensland til UK. til 80/-.

Fra Sydafrika kan nævnes kul Durban/Montevideo eller Buenos Aires til 32/6d. og Lourenco Marques/Singapore til 36/3d. Malm fra Durban til Northern Range betales med den lavere rate af \$5.75. 7000 ts. salt Aden/Calcutta sluttedes til 28 Rupees.

Tonen på Middelhavsmarkederne er stadig præget af vanskeligheden med at skaffe stem for prompt tonnage. Af ugens slutninger kan nævnes: Bona/UK. 25/- for 8500 ts. jernmalm, Hornillo/ECUK., 26/- for 3200 ts. jernmalm, Huelva/Antwerpen eller Ghent, 6700 ts. pyrites til 20/-, Almeria/Rotterdam, 4300 ts. jernmalm til 20/.

I vore hjemlige farvande er der ikke større ændringer. Kulraten fra ECUK. til god dansk havn ligger stadig omkring 13/3d. for både på omkring et par tusinde tons. For engelsk regning er der sluttet et ikke ubetydeligt antal både, såvel for props som for skåren last til UK. Propsraten ligger på 117/6d. fra Lower eller Middle Zone Finland til ECUK., og for DBB. er betalt 125/- på samme basis.

Der er stadig en ikke ubetydelig efterspørgsel efter timechartertonnage, men raten for disse forretninger ligger i almindelighed også på et lavere niveau. Moderne motorskibstonnage er sluttet for kortere rundrejser til omkring 19/-, og som noget uden for det almindelige kan nævnes at en 7200 ts. oliebrænder sluttedes for en Kara Sea rundtur til 23/-.

Foruden den stigende konkurrence fra de traditionelle søfartsnationer som England, Frankrig og Norge, vil der komme konkurrence fra lande, som aldrig har haft nogen handelsflåde, som Eire, Island og Schweiz, der snart får en samlet tonnage på over 150.000 tons, hedder det i beretningen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra svenske Værfter

D. 9. juni kunne Eriksberg, Göteborg, søsætte det 8400 tons d.w. lastmotorskib *Pleasantville*, der er under bygning til det norske rederi A. F. Klaveness & Co., Oslo. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 405', bredde 58', dybde til shellerdæk 38'9", dybgående 25'11½". Hovedmaskineriet består af en 7-cyl. 2-takts enkeltvirkende Eriksberg B. & W. dieselmotor, der med 7000 IHK skal kunne give skibet en fart på 15½ knob.

D. 10. juni kunne Kockums, Malmø, søsætte det 9000 tons d.w. lastmotorskib *Trafalgar*, der er under bygning til Willh. Wilhelmsen, Oslo. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 430', bredde 61'5¾", dybde til shellerdæk 40'9". Hovedmaskineriet består af en 7-cyl. 2-takts, dobbeltvirkende Kockums MAN dieselmotor, der ved 110 o/m kan udvikle 7000 EHK. Farten skal fuldt lastet være 17 knob.

D. 14. juni kunne Kockums, Malmø, aflevere det nybyggede motorskib *Igadi*, 9510 tons d.w., til det norske rederi A/S Igadi, Oslo.

M.s. Igadi, der blev søsat i marts 49, har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 430'0", bredde 61'5¾", dybde til shellerdæk 40'8¾", dybgående på sommerfribord 26'4¼". Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. dobbeltvirkende, 2-takts Kockum MAN dieselmotor, der ved 110 o/m udvikler 7100 IHK. Farten er 16 knob, prøvetursfarten 18,1 knob.

D. 14. juni kunne Götaverken, Göteborg, aflevere tankmotorskibet *Ranja* til det norske rederi Hagb. Waage, Oslo.

M.s. Ranja, der er et søsterskib til m.s. Raila, bygget af Götaverken i 1945 til samme rederi, er på 12.370 tons d.w. og har følgende hoveddimensioner: Længde o. a. 485', bredde 59', dybde 35'6", dybgående på sommerfribord 28'7/8". Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. 2-takts enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, der ved 112 o/m udvikler 5200 IHK. Farten fuldt lastet er 13 knob.

Aktieselskabsregisteret

»A/S Dampskibet Finland i Likvidation« af København. Under 24. maj 1949 er selskabet trådt i likvidation. Bestyrelsen og direktøren (rederen) er fratrukket. Til likvidatorer er valgt: Højesteretsagfører Flemming Pålges Allerup, Gl. Torv 18, landsretssagfører Jacob Hald, Vester Voldgade 92, landsretssagfører Michael Ponsaing Flammé Vinding Reumert, Ny Vestergade 1, alle af København. Selskabet tegnes af to likvidatorer i forening; ved afhændelse og pantsætning af fast ejendom af samtlige likvidatorer i forening.

A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Ronne. Bestyrelsen. J. B. Bidstrup er afgået ved døden. Indtrådt: Proprietær Niels Andersen Koefoed, Eskildsgaard, Peder-sker sogn, og civilingeniør, direktør Carl Blem Bidstrup, Ronne.

Ifølge generalforsamlingsbeslutning af 23. april 1949 i rederiaktieselskabet »Garda« af Svendborg, er det vedtaget at nedsætte selskabets aktiekapital med kr. 80.000 fra kr. 160.000 ved udbetaling af 50 pct. af aktiekapitalen til aktionærerne mod afskrivning på aktierne.

Ifølge generalforsamlingsbeslutning af 23. april 1949 i rederiaktieselskabet »Asta« af Svendborg, er det vedtaget at nedsætte selskabets aktiekapital med kr. 60.000 fra kr. 120.000 ved udbetaling af 50 pct. af aktiekapitalen til aktionærerne mod afskrivning på aktierne.

»Aktieselskabet Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni« af København. Direktør, generalkonsul Otto Bjørling, er indtrådt i bestyrelsen.

»Dampskibsselskabet Skjelskør, Aktieselskab« af Skælskør. Medlem af bestyrelsen M. Johannesen (kaldet Johansen) er afgået ved døden. Købmand Søren Peter Svenstrup, Skælskør, er indtrådt i bestyrelsen.

J. C. Hempel's legatfond

J. C. Hempels legatfond har i år betænkt følgende institutioner: Bombebøssen, indenlandsk Sømandmission, Stiftelsen Georg Stages Minde, Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben og Sømandsforeningen.

Ny havn i Hals

Finansudvalget har forleden tiltrådt en bevilling på 1,7 mill. kr. til en ny havn, som Aalborg kommune har påtaget sig at bygge i Hals. En del af arbejdet skal udføres som beredskabsarbejde.

Underkvartermesterskolen

Marinens Underkvartermesterskole har holdt afsluttende eksamen. Af det samlede hold på 62 mather bestod de 56, deraf seks med udmærkelse.

PERSONALIA

75 år

Tidl. fører i C. K. Hansens rederi, kaptajn *Herman Albertsen* fylder den 15. juli 75 år. Kaptajn Albertsen, der sidst var fører af s.s. »Aalborg«, er bosiddende i Ommel pr. Marstal.

70 år

Tidl. overformand ved Københavns Havnevæsen, kaptajn *F. Wegeberg* fylder den 15. juli 70 år. Kaptajn Wegeberg var tidligere fører i Svitzers Bjergningsentreprise, men blev fra 1920 knyttet til Københavns Havnevæsen, hvor han var ansat, indtil han for nogle år siden gik af med pension.

Den 15. juli fylder kaptajn *P. C. O. Aaberg* 70 år. Kaptajn Aaberg er velkendt som mangeårig fører af rederiet »Claudia«s store sejlskibe, sidst var han fører af barkskibet »Suzanne«, indtil dette skib blev solgt og selskabet opløst. Derefter var kaptajn Aaberg fører i d.s. »Holland«, til han i 1936 gik i land. Kaptajn Aaberg er bosiddende i Korsør.

Den 15. juli fylder tidl. fører i d.s. »Thore«, kaptajn *Bosch Kronika* 70 år. Kaptajn Kronika, der forlod søen 1933, overtog derefter stillingen som skibsmægler og havnefoged i Roskilde.

25 års lods-jubilæum

Lods *Niels Andersen*, Aalborg, fejrede forrige fredag sit 25 års jubilæum ved Aalborg-Nørresundby lodseri. Sin første sømandsuddannelse fik Andersen i »Georg Stage« og sejlede derefter med store sejlskibe, indtil han kom på Aalborg Navigationsskole. Efter at have taget eksamen i 1916 blev han styrmand og senere fører i Cemenfabriken Rørdals skibe. Siden 1924 har han været ansat ved Aalborg-Nørresundby lodseri, hvor han er meget afholdt. Lods Andersen er formand for Aalborg Skipperforening.

D. S. B.

Ved kongelig resolution af 7. juni 1949 er skibsmaskinmester under statsbanernes 4 b. lønningsklasse *Alfred Johan Laurids Svare*, storebæltsoverfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af august måned 1949.

Dødsfald

Konsul *Even Rasch* i Rouen er død 75 år gammel. Han vil blive savnet af alle de skandinaviske søfolk, som lærte ham at kende, og mod hvem han var usædvanlig hjælpsom.

Kaptajn *Jørgen Folmer* er den 30. juni afgået ved døden ombord på rederiet C. K. Hansens damper *Uranienborg* i det caribiske hav på rejse til St. Johns. Kaptajn Folmer blev kun 54 år gammel. Han begyndte sømandslivet i 1915, tog navigatørexamen i 1921, og året efter blev han ansat i rederiet C. K. Hansen. Under sidste verdenskrig var han udenfor spærringen, men efter hjemkomsten i 1945 kom han atter ind i rederiet og blev fører af *Uranienborg*.

Positionsliste pr. 6. juli 1949

Dania

Cyril afg. London 4.7. til Kbhvn. — *Danholm* pass. Finsterre 5.7. til Genoa. — *Danklint* ank. Næstved 4.7., derfra til Polen, England. — *Danvig* ank. New York 1.7. — *Tovetil* ank. Gdansk 29.6., derefter Gdynia og Zonguldak.

Dannebrog

Aggersborg ank. Maracaibo 1.7., derefter til Puerto Cabello. — *Brattingsborg* ank. La Guaira 28.6., derefter til Puerto Cabello. — *Dansborg* afg. Columbia River 19.6. til Australien. — *Ellensborg* afg. Bandholm 4.7. til Gdynia. — *Frederiksborg* ank. Ivigtut 4.7., derefter til Philadelphia. — *Lilleborg* ank. Bilbno 3.7., derefter til Bristol Channel. — *Nordborg* ank. Workington 4.7., derefter til Partington. — *Skodsborg* afg. Oxelösund 28.6. til Barrow-in-Furness. — *Taarborg* ank. Ballangen 5.7., derefter til Gdynia. — *Uranienborg* afg. Inagua 30.6. til St. Johns. — *Ørneborg* ank. Philadelphia 30.6., derefter til Ivigtut.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Glasgow 4.7. — *Bornholm* ank. Rouen 5.7. — *Bretagne* afg. Beira 5.7. — *Grønland* ank. Emden 5.7. — *Halland* ank. Helsingør 2.6. (ombygning). — *Irania* ank. Århus 4.7. — *Normandiet* ank. Rio 29.6. — *Skaane* ank. Amsterdam 29.6. — *Slesvig* ank. Hamburg 1.7.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Aruba 4.7. til Kbhvn./Kalundborg. — *Esso København* afg. Kiel 9.7. til Aruba. — *Esso Nyborg* ank. Aruba 3.7. — *Scandia* ank. Nyborg 7.7.

De forenede Kulimportører

Cimbria afg. Amsterdam 8.7. til Blyth. — *Concordia* afg. Amsterdam 8.7. til Hull. — *Dania* afg. Ålborg 8.7. til Gdansk/Gdynia. — *Hafnia* afg. Ålborg 9.7. til Gdansk/Gdynia. — *Scandia* afg. Gdynia 9.7. til Kbhvn.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Gdansk 5.7. — *Wm. Th. Malling* afg. Odense 4.7. til Gdynia. — *I. P. Suhr* ank. Limerick 2.7.

D. F. D. S.

Alabama afg. Hamburg 5.7. til Antwerpen. — *Argentina* afg. Kbhvn. 6.7. til Aalborg/Nr. Sundby/Gdynia/Kbhvn. — *Arizona* afg. New Orleans 25.6. til Danmark. — *Arkansas* afg. Vassiliko 4.7. til Catania, derefter Cartagena, Kbhvn. og Aalborg. — *Bergenhus* ank. London 5.7. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 1.7. til New York, derfra til Gulfen/New York, Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Brasilien* ank. Rotterdam 5.7. til Vestsitalien. — *California* afg. Antwerpen 30.6. til Messina og Catania, derfra til Sfax. — *Colombia* afg. Panama City 3.7. til Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 8.7. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* afg. Aarhus 3.7. til London. — *Florida* afg. Dunkirk 3.7. til Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Georgia* afg. Rotterdam 29.6. til Salerno, ventes ank. 11.7. *Halfdan* afg. Bordeaux 6.7. til La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Aabenraa 6.7. til Antwerpen, Dunkirk, Gibraltar og Alexandria. — *Hroar* ank. Kbhvn. 5.7. — *Ivar* ank. Helsingborg 4.7., derfra ca. 9.7. til Middlesbrough. — *Kentucky* afg. Kbhvn. 6.7. til Nr. Sundby, Aalborg, Antwerpen, Dunkirk, Gibraltar, Cypern, Beirut, Port Said og Alexandria. — *Knud* afg. Aarhus 4.7. til London. — *Lemnos* ank. Hamburg 5.7. — *Louisiana* afg. Charleston 30.6. til Danmark. — *Maine* afg. Izmir 5.7. til Alexandria, Beirut og Cypern. — *Margrethe* afg. London 8.7. til Kbhvn. — *Melos* afg. Livorno 4.7. til Genoa, Marseilles, Torreveja og Madeira. — *Nevada* ank. Santos 5.7. — *Oregon* afg. Houston 24.6. til Danmark. — *Paraguay* afg. New York 29.6. til Oslo/Kbhvn. og Gdynia. — *Rhodos* afg. Dunkirk 5.7. til Lissabon, Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Italien, Marseilles. — *Rota* afg. Odense 4.7. til Newcastle/Middlesbrough/Kbhvn. — *Samos* afg. Kbhvn. 8.7. til Aalborg, Antwerpen, Lissabon, Malta og Levanten. — *Skjold* afg. Lissabon 21.6. til Kbhvn. — *Svanholm* afg. Newport 5.7. til Manchester-Antwerpen-Kbhvn. — *Taarholm* afg. Man-

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 8. august 1949 påbegyndes

1. Dagkursus til den udvidede maskinisteksamen med afslutning juni—juli 1950.

2. Dagkursus til elektroinstallatørprøven for maskinister med afslutning i april 1950.

Oplysninger og program fås ved henv. til skolen, Hunderupvej 15, Odense, tlf. 827.

I ferietiden — 1. juli til 7. august — er skolens kontor åbent hver tirsdag fra kl. 8—12.

FORSTANDEREN

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

chester 6.7. til Kbhvn. — *Texas* afg. Antwerpen 28.6. til Piræus, Saloniki og Alexandria, ventes til Piræus 11.7. — *Thyra* afg. Hull 5.7. til Esbjerg — *Tomsk* afg. Hamburg 5.7. til Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Tula* afg. Hamburg 5.7. til Kbhvn. — *Tunis* afg. Aarhus 3.7. til London/Kbhvn. — *Uffe* afg. Antwerpen 8.7. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Kbhvn. ca. 14.7. til New York og Gulfen. — *Venezuela* forv. ankommet Brownsville 4.7., derfra til Corpus Christi/New Orleans/Baltimore/New York, Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* ventes ank. Kalundborg ca. 8/9.7.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 28.6. — *Hans P. Carl* afg. Dakar 27.6. til Hull. — *Martin Carl* ank. Karachi 30.5. — *Poul Carl* ank. Melbourne 8.6.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Delfzyll 30.6., derefter Oxelösund. — *Jens Toft* ank. Cardiff 4.7. — *Karen Toft* ank. Luleå 5.7., derefter England. — *Maria Toft* afg. Murmansk 30.6. til Kbhvn. 9.7., derefter Norrköping.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Helsingør 9.7. til Kbhvn. — *Anna Dan* pass. Kielerkanalen 4.7. til Themsen. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Tampico 6.7. til Hamburg. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Montevideo 10.7., derefter Piræus. — *Gerda Dan* afg. New York 1.7. til Port Alfred. — *Gladys Dan* afg. Callao 29.6. sydgående. — *Hedda Dan* forv. afg. Vlaardingen 5.7. til Rostock. — *Indian Reefer* afg. Santos 4.7. til Rio de Janeiro, derefter Montreal. — *Jelva Dan* afg. Nr. Sundby 6.7. til Helsingør. — *Jutta Dan* afg. Savona 4.7. til Ibiza, derefter Lysekil. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 4.7. til Themsen. — *Kamma Dan* ank. Caibarien 28.6. — *Laila Dan* afg. Buenaventura 30.6., sydgående. — *Laura Dan* afg. Kbhvn. 2.7. til Preston. — *Lilian Dan* afg. Ålborg 5.7. til Kotka via Kbhvn. for bunkers. — *Linda Dan* afg. Dublin 29.6. til Spanien. — *Leena Dan* afg. San Antonio 30.6., sydgående. — *Lotta Dan* reparerer i Danmark. — *Maria Dan* afg. Umanak 30.6. til Sukkertoppen. — *Marna Dan* afg. New York 1.7. til Chile. — *Ninna Dan* afg. Jakobstad 4.7. til Themsen. — *Paula Dan* afg. Guayaquil 30.6., nordgående. — *Randa Dan* forv. ank. Raumo 7.7., derefter Kotka. — *Selma Dan* afg. Kbhvn. 3.7. til Preston. — *Stina Dan* afg. Kotka 6.7. til Gravesend. — *Ulla Dan* afg. Raumo 5.7. til Themsen.

Mototramp

Stensby afg. Fremantle 4.7. til Christmas Island. — *Tureby* ank. Trapani 3.7., forv. afg. 14.7. til Japan. — *Vedby* ank. Fremantle 1.7., derefter til Christmas Island.

Myren

Asbjørn afg. Lissabon 6.7. til Tanger. — *Astrid* afg.

Kbhvn. 6.7. til Finland. — *Birte* afg. Szczecin 7.7. til Kbhvn. — *Chr. Sass* afg. Newport News 6.7. til Malmø. — *Clara* afg. Skogby 8/9.7. til Holland. — *Stal* ank forv. England 11.7.

Norden

Norden afg. Port Elizabeth 5.7. til East London. — *Nordfarer* afg. Colombo 27.6. til Aden. — *Nordkap* ank. Manoca 30.6. — *Nordkyn* ank. Capetown 22.6., derefter Melbourne. — *Nordpol* afg. Lagos 1.7. til Greenock. — *Nordvest* afg. Aden 5.7. til Singapore.

Orient

Astoria ank. Auckland 27.6. — *Westralia* afg. forv. Rotterdam 9.7. til Montreal.

Pacific

London ank. Cartagena 5.7., derefter Maracaibo. — *Paris* dok i Flensburg.

Progress

Absalon ventes til Dieppe 8.7. for losning. — *Rigmor* lossere i Esbjerg. — *Marianne* laster i Gdynia. — *Henry Tegner* ventes til Gdynia 6.7. for lastning. — *Ellen Nielsen* laster i Genoa. — *Hugo Nielsen* laster i Hamina. — *Margrete* afg. Fecamp 5.7. til Hull. — *Karen* reparerer i Svendborg. — *Marx* lossere i Bandholm. — *Sophie* ventes at pass. Kbhvn. 7.7. undervejs til Hamina. — *Thyra* ventes afg. 6.7. fra Middlesbrough. — *Fylla* lossere i Amsterdam. — *Polly* ventes til Middlesbrough 7.7.

Torm

Herdis afg. Cristobal 25.6. til Long Beach. — *Olga S.* afg. Antwerpen 22.6. til Puerto Cabello. — *Gerd* afg. Recife 3.7. til New York. — *Tekla* afg. Hull 27.6. til Cardenas. — *Agnete* afg. Rio de Janeiro 7.7. til Santos. — *Kirsten* afg. New York 2.7. til Trinidad. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild* afg. Hamburg 22.6. til Tampico. — *Helvig* afg. Montevideo 7.7. til Itajahy. — *Thyra S.* ank. Alexandria 6.7., derefter Piræus. — *Gyda* ank. Mäntyluoto 7.7., derefter Zonguldak. — *Anne* afg. Oskarshamn 7.7. til Calais. — *Hilde* ank. Södertälje 7.7., derefter Kalmar. — *Aslaug* afg. Hamina 9.7. til hollandsk havn. — *Gudrun* afg. London 6.7. til Aarhus. — *Alice* ank. Zaan-dam 6.7., derefter Amsterdam. — *Gunhild* afg. Ronneby 6.7. til Calais.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Helsingør 6.7. til Finland. — *Otto Petersen* afg. St. Louis 2.7. til Casablanca. — *P. N. Damm* ank. Liverpool 2.7. — *Svend Pii* rep. i Frederikshavn.

Ø. K.

Annam ank. Kalmar 3.7., derefter Norrköping. — *Asia* pass. Cape Roca 29.6. for Antwerpen og London. — *Bin-tang* ank. Singapore 4.7., derefter Bangkok. — *Blankvann* afg. Hongkong 1.7. til Yokohama. — *Danholm* pass. Dover 3.7. til Genoa. — *Erria* reparerer i Kbhvn. — *Falstria* ank. New York 5.7. — *Fionia* ank. Singapore 5.7., derefter Port Swettenham og Penang. — *India* afg. Cristobal 2.7., derefter Pacific Coast. — *Java* ank. Sydney 26.6., derefter Newcastle N.S.W. — *Jullandia* ank. Kbhvn. 5.7., derefter Gdynia og Ålborg/Nørresundby. — *Kambodia* ank. Hamburg 29.6., derefter Gdynia og Kbhvn. — *Kina* ank. Kbhvn. 30.6., derefter Stugsund og Sundsvall. — *Korea* afg. Surigao 4.7., derefter Philippine outports og Singapore. — *Lalandia* reparerer i Nakskov. — *Malacca* forv. afg. Bangkok 12.7. til Singapore og Port Swettenham. — *Malaya* ank. Genoa 5.7., derefter Port Said og Aden. — *Manchuria* afg. Oslo 4.7. til Hamburg og Middlesbrough. — *Me-onia* ank. Gdynia 4.7. — *Mongolia* afg. Aden 1.7. til Singapore og Kolsichang. — *Morelia* pass. Dover 5.7. til Antwerpen og Rotterdam. — *Nikobar* ank. Madras 5.7. — *Nordfarer* afg. Colombo 27.6. til Aden og Port Sudan. — *Selandia* afg. Rotterdam 5.7. til Hamburg og Oslo. — *Serampore* afg. Port Swettenham 2.7. til Colombo og Aden. — *St. Croix* afg. Karachi 3.7. til Bombay og Colombo. — *St. Jan* afg. Marseilles 4.7. til Genoa og Alexandria. — *St. Thomas* ank. Bombay 2.7., derefter Karachi og Aden. — *Tahsis* afg. Karachi 30.6. til Vancouver. — *Tantara* afg. Los Angeles 14.6. til Manila og Hongkong. — *Tranquebar* afg. Suez 1.7. til Aden og Colombo.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGER . Redaktør KAY JUNGENSEN

★
Udkommer hver fredag og koster i abon-nement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, Køben-havn K, Tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.
★

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon 9

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Kabyskomfuer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusion«

Telefon Central 12057

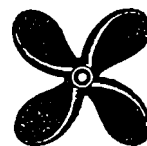


*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S

Øresundsvej 141

København S

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 30. Juni 1949.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 ore med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greonwih meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske fyrs synsvidde er anført for en øjshøjde af 5 meter. Højder og dybder er angivet i meter (m), afstande i sømil (sm) eller meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angår 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. 368 (*Sassnitz N.* ruten).
Rettelsesblad - 162 (*Esbjerg* ruten).
- - 163 (rute 35 c).
- - 164 (rute 32).
- - 165 (*Swinemünde E.* ruten).
- - 166 (*Swinemünde W.* ruten).
Rutemeddelelse Nr. 359 og rettelsesblad Nr. 148 udgår.

I. Østersøen.

1178. Danmark. Møn N.-kyst. Hellehavn Nakke W. t. N. Oplysning om brorester. *Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1005 1949.

Position. 55° 01' (36") N. 12° 24' (06") E.

Detuiller. Følgende enkeltheder kan meddeles om resterne af den tidligere Nordfelt bro på ovennævnte plads.

• Broresterne består af armeret beton. Fra strandkanten og c. 40 m ud ligger en del spredte betonblokke, der rager op over vandoverfladen.

c. 75 m fra land, hvor vanddybden er 1,5 m, ligger en del blokke, hvorover dybden er 0,9 m.

c. 85 m fra land, hvor vanddybden er 2,0 m, ligger en del blokke i bunke, hvorover dybden er 1,2 m.

c. 100 m fra land, hvor vanddybden er 2,3 m, ligger en lignende bunke blokke, hvorover dybden er 1,1 m. Derefter følger en strækning på c. 20 m, hvor havbunden er ren.

Fra c. 120 m til c. 135 m fra land ligger 20 betonblokke, hvorover dybden er 1,5 m.

c. 155 m fra land i 2,8 m vanddybde ligger betonblokke, armeringsjern, jernbaneskiner, træplanker med jernbeslag m. m., hvorover dybden varierer fra 0,9 m til 2,3 m.

Dybden over resterne af brohovedet, der ligger fra c. 165 m til c. 185 m fra land i 3,0—3,3 m vanddybde, varierer fra 0,3 m til 2,4 m.

En vravgager med 2 grønne flag er udlagt c. 25 m N. t. E. for yderenden af brohovedet.

(Fyrdirektoratet, 15. Juni 1949.)

1179. (T). Danmark. Bornholm. Rute 54. Ronne lys- og fløjtetønde slukket.

Position. c. 55° 04',6 N. 14° 38',7 E.

Detaller. Rønne Lys- og fløjtetønde er midlertidigt slukket.

(Marineministeriet, 16. Juni 1949.)

1180. Danmark. Bornholm. Rønne. Havnearbejder. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/10 1949.

Position. Rønne: c. 55° 06' N. 14° 42' E.

Detaller. Under henvisning til ovennævnte, tidligere E. f. S. meddeles, at Rønne Sydhavns tidligere NE.-mole, der er ved at blive fjernet, nu ikke mere ses over vandet. Dybden over moleresterne er dog kun 2 m, hvorfor skibe med mere end 2 m dybgående ikke kan passere det pågældende sted.

(Ingeniørkontoret for Rønne havns udvidelse, 20. Juni 1949.)

1181. (S). Finland. Bottniske Bugt. Kemi fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 53/2256 1948 udgår.

Position. c. 65° 21' N. 24° 21' E.

(Lotskontoret, Oulo, 23. Juni 1949.)

1182. (S). Finland. Bottniske Bugt. Peltinmatala lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 54/2305 1948 udgår.

Position. 65° 01' 03" N. 24° 28' 50" E.

(U. f. s. Nr. 17/417. Helsingfors 1949.)

1183. (S). Finland. Bottniske Bugt. Ulkomatala lystønde genudlagt.

Position. 64° 39' 00" N. 24° 12' 50" E.

(U. f. s. Nr. 17/419. Helsingfors 1949.)

1184. Finland. Finske Bugt. Söderskär SE. Afmærkning udlagt.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte afmærkning er udlagt i farvandet SE. og S. for Söderskär:

1. En hvidmalet stage med sort bælte og 1 sort nedadvendt kost er udlagt på pladsen: 60° 05' 57" N. 25° 27' 57" E.
2. En rødmalet stage med 1 rød opadvendt kost er udlagt på pladsen: 60° 06' 13" N. 25° 27' 10" E.
3. En rødmalet stage med 1 rød opadvendt kost er udlagt på pladsen: 60° 05' 43" N. 25° 24' 24" E.

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 17/416. Helsingfors 1949.)

1185. (T). Polen. Kolberg ruten. Vraglystønde forsvundet.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 362.

Position. 54° 12' 44" N. 15° 31' 37" E., tæt W. for Kolberg ruten.

Detaller. Den grønmaledede vraglystønde med E.-topbetegnelse, der var udlagt E. for vraget på ovennævnte plads, er forsvundet.

(N. t. M. Nr. 9/93. Gdynia 1949.)

1186. (T). Polen. Kolberg W. Øvelsesområde. Advarsel.

Tidspunkt. 20. Juni til 31. August 1949.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. I området inden for en linie gennem nedennævnte punkter afholdes militære øvelser i anførte tidsrum. Skibe advares mod at komme ind i området, der er farligt for skibsfarten.

1. 54° 10' 12" N. 15° 29' 30" E.
2. 54° 19' 20" N. 15° 29' 30" E.
3. 54° 19' 15" N. 14° 23' 45" E.
4. 54° 17' 15" N. 15° 11' 20" E.
5. 54° 12' 00" N. 14° 55' 00" E.
6. 54° 03' 30" N. 14° 55' 00" E.

(N.t. M. Nr. 9/90. Gdynia 1949.)

1187. Polen. Swinemünde NE. Tønder udlagt.

Positioner. a) 54° 09' 10" N. 14° 47' 24" E.
b) 54° 00' 36" N. 14° 17' 48" E.

Detaller. Mellem ovennævnte positioner a) og b) er der, med en indbyrdes afstand af 2 sm, udlagt 11 sortmalede tønder uden topbetegnelse. Tønderne, der er udlagt SE. for ruten *Swinemünde E.*, indgår ikke i den normale søafmærkning.

(N. t. M. Nr. 9/94. Gdynia 1949.)

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

1188. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1025 1949.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.

Detaller. Ved Opmålingen den 26. Juni 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 3,4 m i midten af renden (fyrmlinien) og 2,1 m i W.-siden af renden.

Med lodshjælp vil skibe med dybgående af indtil 5¹/₂ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand.

(Grønsund lodseri, 26. Juni 1949.)

1189. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Vrag.

Positioner. a) c. 54° 49',9 N. 9° 47',2 E.

b) 54° 50' (02") N. 9° 48' (08") E.

Detaller. Det rapporteres, at på hver af ovennævnte pladser a) og b) findes vraget af en undervandshåd. Vragene vil blive hævet eller bortsprængt.

(Marineministeriet, Juni 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1190. Danmark. Kattegat. Samsø W. Kolby Kaas SW. Minestrøget område.

Positioner. a) 55° 47',8 N. 10° 31',5 E.

b) 55° 45',6 N. 10° 32',7 E.

c) 55° 45',8 N. 10° 30',8 E.

d) 55° 47',8 N. 10° 30',8 E.

Detaller. Arcalet, der begrænses af en linie, der fra position a) går langs 10 m kurven til b), derfra langs rute 25's N.-kant til c), derfra langs rute 27's E.-kant til d) og derfra til a), er minestrøget.

(Marineministeriet, 20. Juni 1949.)

1191. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 30. Juni, 9.—11. og 15.—17. August samt 5.—8. September 1949, alle dage inklusive, hver dag Kl. 2100—0200.

Positioner. a) 56° 05',9 N. 10° 20',4 E.

b) 55° 59',4 N. 10° 20',4 E.

c) 55° 59',4 N. 10° 26' E.

d) 56° 05',9 N. 10° 26' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skibe inden for et område, der begrænses af linier gennem punkterne a), b), c) og d). Sikkerhedsafstanden fra de skydende skibe: 3,8 sm (den 5. September dog 4,6 sm). Sikkerhedshøjde: 2500 m.

Når der skydes, vises fra de skydende skibe samt fra slæbefartøjerne om dagen international talstander 7.

Om natten viser hvert af de skydende skibe et rødt lys, synligt hele horisonten rundt og hejst på toppen. Slæbefartøjerne viser om natten 2 hvide lys lodret for hinanden, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen.

Under alle nat skydninger vil der blive anvendt projektør og/eller lysraketter til belysning af skydeskiverne.

Skibe og fartøjer advares imod at tage ophold inden for ovennævnte område i de tidsrum, i hvilke skydning foretages.

(Marineministeriet, 27. Juni 1949.)

1192. Danmark. Kattegat. Tangen SW. Randers Fjord S. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 4.—8. og 26.—30. Juli 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. På skydeterrænet ved Hevring i Ørsted sogn afholdes på ovennævnte dage skydning med kanoner.

Når der skydes, er det forbundet med livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig inden for søområdet, der strækker sig fra kysten

mod N. til $56^{\circ} 36',8$ N.,

— E. - $10^{\circ} 37'$ E. og

— W. - en linie fra Estruplund kirke til punktet $56^{\circ} 36',8$ N. $10^{\circ} 25'$ E.

Under skydningerne vil der på følgende steder:

1) ved Udbyhøj fyr på c. $56^{\circ} 35',4$ N. $10^{\circ} 19',4$ E.,

2) på et tårn ved kysten ud for Hevring hede og

3) ved Gerrild fyr på c. $56^{\circ} 31',7$ N. $10^{\circ} 50',0$ E.

blive vist et rødt flag med hvid spuns samt 1 kugle.

(Østjydske marinedistrikt, 21. Juni 1949.)

1193. (P). Danmark. Mariager Fjord. Hadsund jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.

Tidspunkt. I løbet af sommeren 1949.

Position. Hadsund: c. $56^{\circ} 42',8$ N. $10^{\circ} 07'$ E.

Detaller. Et stærkstrømskabel vil blive udlagt over Mariager Fjord fra pladsen 75 m E. for Hadsund jernbanebro på fjordens N.-side og til pladsen 50 m E. for jernbanebroen på fjordens S.-side. Kablet vil blive afmærket med tavler med påskrift *Kabel* på både N.- og S.-siden af fjorden.

Kort Nr. 104 og 110.

Publikationer. Danske Lods II, side 131. Havnelods, side 117 (planen) og 119.

(Randers kommunale elektricitetsværk, 21. Juni 1949.)

1194. (T). Danmark. Kattegat. Anholt havn tågesignal indtil videre ude af virksomhed.

Position. $56^{\circ} 42'$ ($56''$) N. $11^{\circ} 30'$ ($39''$) E.

(Marineministeriet, 22. Juni 1949.)

1195. Danmark. Kattegat. Hals Barre fyr SSE. Undervandshindring.

Position. c. $56^{\circ} 54',5$ N. $10^{\circ} 27',8$ E.

Detaller. En undervandshindring, over hvilken mindste dybde er c. 3 m, er rapporteret c. 3 sm SSE. for Hals Barre fyr. Undervandshindringen er afmærket med en tønde med 1 sort flag.

(Marineministeriet, 28. Juni 1949.)

1196. Danmark. Kattegat. Hals Barre fyr. Oplysning om signaler under uddybningsarbejder.

Position. $56^{\circ} 57' 18''$ N. $10^{\circ} 25' 46''$ E.

Detaller. Under uddybning af løbet over Hals Barre vil der om dagen fra Hals Barre fyr blive vist signalfigurer bestående af kugler, kegler eller cylindre; om natten erstattes signalfigurerne med blinksignaler fra en blinklanterne.

Ovennævnte figurer og signaler, der tjener til vejledning for de på Barren arbejdende uddybningsfartøjer, er skibsfarten uvedkommende.

(Fyrdirektoratet, den 27. Juni 1949.)

1197. Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/824 1949 udgår.

Positioner. Bagfyret: $57^{\circ} 01' (53'') N. 9^{\circ} 55' (59'') E.$ Det NW.-lige forfyr c. 173 m 63° og det SE.-lige forfyr c. 182 m 66° fra bagfyret.

Detaller. Bagfyret, det NW.-lige forfyr og det SE.-lige forfyr i „krydsefyrinien“ ved Teglgårdshavnen i Aalborg havn er forandret, idet de, med bibeholdelse af de enkelte fyrs farve (bagfyret: hvidt, NW.-lige forfyr: grønt og SE.-lige forfyr: rødt), alle viser en-formørkelse hver 3^s , lys 2^s , mørke 1^s .

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Havnelods, side 28 (planen) og 29. Fyrfort. Nr. 155 A, a, b og c.

(Fyrdirektoratet, 22. Juni 1949.)

1198. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Feggesund. Benyttelse af anlægsbro ikke tilladt.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/255 1949.

Position. c. $56^{\circ} 58',5 N. 8^{\circ} 55',5 E.$

Detaller. Efter at Feggesund anlægsbro er befundet i en sådan tilstand, at den må anses for at være utjenlig som lossbro, og da tillige vanddybden ved broen er aftaget fra 3,3 m til 1 m, har ministeriet for offentlige arbejder meddelt, at broen ikke fremtidigt må benyttes som anlægsbro forinden foretagen istandsættelse, og før den for broens besejling nødvendige vanddybde på ny er tilvejebragt.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 3. Juni 1949.)

1199. Sverige. Kattegat. Göteborg indsejling. Lys- og fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1035 1949 udgår.

Position. c. $57^{\circ} 38',7 N. 11^{\circ} 34',6 E.$

Detaller. Vinga västra angöring lys- og fløjtetønde er atter udlagt på plads. Den midlertidigt udlagte lystønde er inddraget.

(U. f. a. Nr. 25/1449. Stockholm 1949.)

1200. (T). Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Ildjærnsflu fyrskib midlertidigt ombyttet med lystønde.

Position. c. $59^{\circ} 51',3 N. 10^{\circ} 38',3 E.$

Detaller. Ildjærnsflu fyrskib på ovennævnte plads er inddraget for eftersyn. En sort-malet lystønde, der viser hvidt et-blink hver 3^s , er udlagt på fyrskibets plads.

(K. f. F. Nr. 5. Oslo 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1201. (T). Norge. Utsira fyr midlertidigt slukket.

Position. c. $59^{\circ} 18',4 N. 4^{\circ} 52',6 E.$

Detaller. Utsira fyr er fra 1. Juni 1949 midlertidigt slukket på grund af reparation.

(K. f. F. Nr. 5. Oslo 1949.)

1202. (P). Danmark. Horns Rev. Søren Bovbjergs Dyb W. Lystønde genudlægges.

Tidspunkt. I første halvdel af Juli måned 1949.

Position. $55^{\circ} 32' (40'') N. 7^{\circ} 55' (45'') E.$

Detaller. Søren Bovbjergs Dyb W. lystønde vil blive udlagt på plads.

(Marineministeriet, 22. Juni 1949.)

1203. (T). Holland. Nordsoen. Kystruten. Eftersøgningsarbejder efter vrage.

Position. I og W. for kystruten mellem breddeparallelernerne $51^{\circ} 58' 30''$ N. og $53^{\circ} 10'$ N.

Detaller. W. for kystruten er mellem ovennævnte breddeparallelerner påbegyndt en eftersøgning af vrage, der vil strække sig over nogle måneder. Eventuelt fundne vrage vil herunder blive afmærket med grønne vragebøer eller flydebåer uden lys. Det henstilles til de søfarende at holde sig fra dette område for at undgå at ødelægge eller bortsløbe udlagt vrageafmærkning; er noget sådant sket, bedes man anmelde det til Afd. Hydrografi, Badhuisweg 171, 's-Gravenhage, Holland.

Undersøgelserne udføres om dagen mellem ovennævnte bredder i og W. for kystruten af fartøjer med slæberedskaber.

Fartøjer, der arbejder med sådanne slæberedskaber fører 2 sorte balloner og 1 rødt flag, eventuelle ledsagende fartøjer fører kun 1 rødt flag. Alle disse fartøjer skal passeres i rigelig afstand, således at de ikke hindres i deres arbejde; det er forbudt at gå imellem de arbejdende fartøjer.

(B. a. Z. Nr. 154/2166. 's-Gravenhage 1949.)

1204. (T). Holland. Goeree fyrskib midlertidigt ombyttet med lys- og fløjtetønde.

Position. c. $51^{\circ} 52',5$ N. $3^{\circ} 38',7$ E.

Detaller. Goeree fyrskib er indtil videre inddraget og erstattet med en rødmalet lys- og fløjtetønde med hvide striber, mærket *Goeree* med sorte bogstaver og visende hvidt lys med en-formørkelse hver 8^s , lys 4^s , mørke 4^s . Sømærket er forsynet med radarreflektor.

(B. a. Z. Nr. 150/2105. 's-Gravenhage 1949.)

1205. Belgien. Ostende anduvning. Lys- og klokke-tønde inddraget.

Position. $51^{\circ} 14' 28''$ N. $2^{\circ} 53' 20''$ E.

Detaller. 1. Binnen Stroombank sorte og hvide, vandret stribede lys- og klokke-tønde, kugletønde med diamantformet radarreflektor over 1 ballon, er udlagt på ovennævnte plads. Lys- og klokke-tønden viser hvidt lys med gruppeformørkelser, tre-formørkelser hver 20^s .

2. Den tidligere Binnen Stroombank lys- og klokke-tønde, c. 0,05 sm E. for ovennævnte plads, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1281. London 1949.)

1206. England E.-kyst. Themsen munding. Oplysning om vrage.

Position. c. $51^{\circ} 36' 45''$ N. $1^{\circ} 13' 40''$ E.

Detaller. Mindste dybde over vrage, der ligger sunket på ovennævnte plads, er nu 11,0 m.

(N. t. M. Nr. 1289. London 1949.)

1207. England E.-kyst. Themsen munding. Oplysning om Vrage.

Positioner. a) $51^{\circ} 31' 38''$ N. $0^{\circ} 59' 57''$ E.

b) $51^{\circ} 31' 37''$ N. $0^{\circ} 59' 45''$ E.

c) $51^{\circ} 31' 45''$ N. $1^{\circ} 01' 40''$ E.

d) $51^{\circ} 31' 48''$ N. $1^{\circ} 01' 43''$ E.

Detaller. 1. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 7,0 m, ligger sunket på ovennævnte plads a).

2. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 7,3 m, ligger sunket på ovennævnte plads b).

3. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 6,4 m, ligger sunket på ovennævnte plads c).

4. Vrage, der var sunket tæt W. for ovennævnte plads b), og over hvilket mindste dybde var 10,1 m, findes ikke mere.

5. Mindste dybde over vrage, der er sunket på ovennævnte plads d), er nu 10,7 m.

(N. t. M. Nr. 1165. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og

1208. England S.-kyst. Spithead anduvning. Nab Tower fyr forandret.

Position. Nab towers midtpunkt: c. 50° 40' 00" N. 0° 57' 05" W.

Detaillet. Nab tower fyr er forandret og viser nu:

1. Fra et fyr på det hjørne af tårnet, der ligger 150° fra ovennævnte plads, vises hvidt et-blink hver 10^s. Flammens højde: 24,4 m. Synsvidde: 14 sm. Fyret er synligt i pejlinger mellem 225° og 75°.
2. Fra et fyr på det hjørne af tårnet, der ligger 330° fra ovennævnte plads, vises rødt et-blink hver 10^s. Flammens højde: 24,4 m. Synsvidde: 14 sm. Fyret er synligt i pejlinger mellem 45° og 255°.

(N. t. M. Nr. 1184. London 1949.)

1209. England S.-kyst. Portland anduvning. Lystønde flyttet. Tønde udlagt.

Position. „D“ hovedfyr: c. 50° 34' 10" N. 2° 25' 10" W.

Detaillet. 1. Lystønden, der var udlagt c. 0,63 sm E. for ovennævnte fyr, er flyttet 0,2 sm i retning 78° og ligger nu 0,83 sm 90° fra ovennævnte fyr.

2. En sort og hvid, stribet tønde (pæreformet) er udlagt 0,78 sm 90° fra ovennævnte fyr.

(N. t. M. Nr. 1299. London 1949.)

1210. Engelske Kanaløer. Jersey. St. Catherine bølgebryder, Fyr forandret.

Position. c. 49° 13' 20" N. 2° 00' 40" W.

Detaillet. Fyret på ovennævnte plads viser nu hvidt hurtigblink, 40 blink hvert 1^m. Synsvidde: 12 sm.

(N. t. M. Nr. 1286. London 1949.)

1211. Irland E.-kyst. Ben Head—Braymore Point. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 13. Juni—30. Juli 1949, hver Mandag, Tirsdag, Fredag og Lørdag.

Positioner. a) Ben Head: c. 53° 39' N. 6° 13' W.

b) Braymore Point: c. 53° 38' N. 6° 12' W.

Detaillet. På ovennævnte dage foretages skydeøvelser på kysten i nærheden af Ben Head. Faroområdet under skydningerne strækker sig 10 sm til søs mellem pejlingerne 15° fra Ben Head og 100° fra Braymore Point.

(N. t. M., Nr. 1. Dublin 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1212. Norge. Bergen havn. Forbud mod tømning af affald, olie etc.

Detaillet. På grund af den tiltagende forurening af havnen, indskærpes havnereglementet for Bergens havn, § 34: „Forbud mod tømning af affald, olie etc. i havnen.“

Da advarsler og henstillinger hidtil har vist sig nytteløse, ser man sig for fremtiden nødsaget til at anmelde enhver overtrædelse, i henhold til havnelovens § 24 og havnereglementets § 45.

(E. f. S. Nr. 11/557. Oslo 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England.

- | | |
|---|--|
| N | List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals — Volume 3, Baltic Sea, with Kattegat, Belts and Sound. |
| T | Supplement No. 9 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. I. |
| T | Supplement No. 2 to Pacific Islands Pilot, Vol. I. |
| N | List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals—Volume 4, Eastern Side of North and South Atlantic Oceans, South of Dunkerque. |

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

1213. Polen. Ruten Sassnitz N. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 359.

Positioner. a) $54^{\circ} 45',7$ N. $13^{\circ} 33',9$ E., pkt. 2 i ruten *Sassnitz N.*
 b) $54^{\circ} 39',5$ N. $13^{\circ} 39',3$ E., pkt. 3 i ruten *Sassnitz N.*
 c) $54^{\circ} 32',0$ N. $13^{\circ} 46',1$ E., pkt. 4 i ruten *Sassnitz N.*
 d) $54^{\circ} 35',8$ N. $13^{\circ} 42',7$ E.

Detaller. 1. Den rød- og hvidternede spirtønde med stage, der var mærket *6 a*, og som var udlagt mellem ovennævnte positioner a) og b), er inddraget.
 2. Den rød- og hvidternede spirtønde med stage, der var mærket *5 a*, og som var udlagt mellem ovennævnte positioner b) og c), er ombyttet med en rød- og hvidternet spirtønde, der er mærket *5 a*, og som er udlagt på ovennævnte position d).

Kort Nr. 201, 188 og rutekort.

(N. t. M. Nr. 9/101. Gdynia 1949.)

1214. Polen. Ruterne Swinemünde E. og Swinemünde W. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelserne Nr. 356 og 357.

Positioner. a) Punkt 8 i ruten *Swinemünde E.*: } $54^{\circ} 01',0$ N. $14^{\circ} 17',5$ E.
 — 6 - — *Swinemünde W.*: }
 b) — 4 - — *Swinemünde W.*: } $54^{\circ} 07',7$ N. $14^{\circ} 11',0$ E.
 c) — 3 - — *Swinemünde W.*: } $54^{\circ} 11',0$ N. $14^{\circ} 05',3$ E.
 d) — 2 - — *Swinemünde W.*: } $54^{\circ} 14',2$ N. $14^{\circ} 04',1$ E.

Detaller. 1. Den rødmaledede lystønde på ovennævnte plads a) har forandret fyrkarakter og viser nu hvidt gruppe-blink, to-blink hver 9^s.
 2. Spidstønden med stage på ovennævnte plads b) er ombyttet med en rød- og hvidternet spirtønde, mærket 2.
 3. Lysspirtønden med 1 ballon på ovennævnte plads c) er ombyttet med en rød- og hvidternet spirtønde, mærket 3.
 4. Spirtønden med 1 ballon på ovennævnte plads d) er ombyttet med en rød- og hvidternet spirtønde, mærket 4.

Kort Nr. 201, 188 og rutekort.

(N. t. M. Nr. 9/101. Gdynia 1949.)

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 361.
Esbjerg.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	0	Positionen rettes til: 55° 25',6 — 8° 14',0. I rubrik „Mærket“ rettes „Graadlyb“ til „O“.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 317.

Rute 35 c.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	5—6	Vrag <i>Albatros</i> udgår.

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 272.

Rute 32.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I		Rutens bredde mellem pkt. 10—21 rettes til: „Pkt. 10 — Drogden fyr: 1000 m (dog ikke inden for 10 m kurverne). Drogden fyr— Nordre-Røse fyr: 400 m på hver side af rendens midterlinie.. Nordre-Røse fyr — pkt. 21: 1000 m (dog ikke inden for 10 m kurverne).“
2	I	12—13	Nyt punkt tilføjes således: „12 a —55° 33',8—12° 42',5—Lystd. —r.—12 a—Hvidt lys med en-fmk. hver 3 s.“
3	II	1—2	Vrag <i>Margareta</i> . Dybde o. vg. rettes til: „9,6 m.“ Vragafmærkningen udgår.
3	II	1—2	Vrag <i>Poul Carl</i> . Dybde o. vg. rettes til „13,1 m.“
3	II	1—2	Vrag <i>Julius Madsen</i> . Dybde o. vg. rettes til: „14 m.“ Vragafmærkningen udgår.
3	II	7—8	Vrag <i>Marianne</i> . Dybde o. vg. rettes til 10,5 m. Vragafmærkningen udgår.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 356.

Swinemünde E.

Side	Afsnit	Punkt	Rrettelse, tilføjelse:
1	I	8	Fyrkarakteren rettes til: „Hvidt gp.-blk., to-blk. hver 9 ^s .“

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 357.

Swinemünde W.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	2	I rubrik „Afmærkningens Art“ rettes „Spirtd. m. 1. ballon“ til: „Spirtd.“.
1	I	3	I rubrik „Afmærkningens Art“ rettes „Lysspirtd. m. 1 ballon“ til: „Spirtd.“.
1	I	4	I rubrik „Afmærkningens Art“ rettes „Spidstd. m. stage“ til: „Spirtd.“.
1	I	5	I rubrik „Afmærkningens Art“ rettes „Spidstd.“ til: „Spirtd.“.
1	I	6	Fyrkarakteren rettes til: „Hvidt gp.-blk., to-blk. hver 9 ^s .“

Sassnitz N.

I. Ruten gaar fra punkt 1 (i frit farvand) til Sassnitz havn gennem nedennævnte punkter, der er afmærket som angivet.

Ruten er ikke minestrøget. Skibene bør holde sig nær midterlinien.

Største tilladte dybgaende fra pkt. 4—Sassnitz havn: 4,4 m (14½ feet).

Der er lodstvang i ruten.

Rutens bredde: Fra pkt. 4—pkt. 5: 370 m.

Punkt	Position		Afmærkningens art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	54° 50',9	13° 51',5	Ikke afm.				
2	54° 45',7	13° 33',9	Lys- og fltd. m. rød ballon.	sort	7	Hvidt et-blk. hver 3 ^s .	
3	54° 39',5	13° 39',3	Spirtd.	r.- og hv.-tern.	6		
3 a	54° 35',8	13° 42',7	Spirtd.	r.- og hv.-tern.	5 a		
4	54° 32',0	13° 46',1	Lystd. m. 2 balloner.	r.	5 Sassnitz	Hvidt et-blk. hver 8 ^s .	Tilslutningspunkt for ruten <i>Swinemünde W.</i> og ruten <i>Sassnitz E.</i>
5	54° 30',4	13° 38',8	Ikke afm.				

Hierfra styres mod lys- og klokketønde Nr. 1 (54° 30' 14" N. 13° 38' 03" E., hvidt lys med to-fmk. hver 10,5^s.) og S. om E.-molehovedet ind i Sassnitz havn.

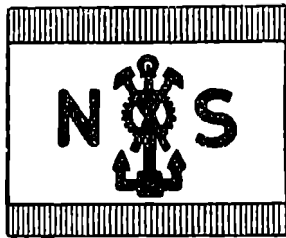
Kort Nr. 188, 201 og rutekort.

(NEMEDRI London 1948 og N. t. M. Nr. 9/101 Gdynia 1949.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



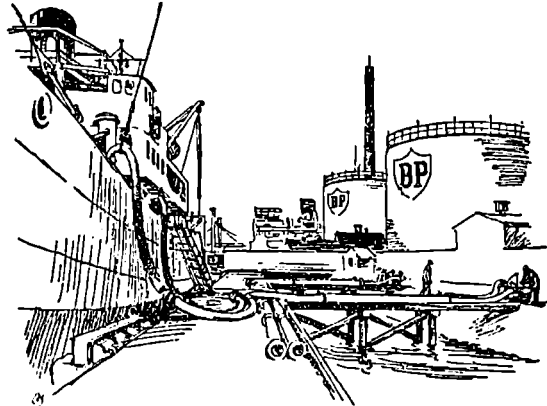
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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.

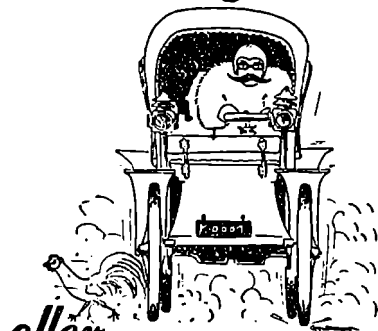


TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

-en a' de Gamle



eller

HOF



Den hurtigste vej hjem

for Dem selv og de pakker, De ønsker at sende, er luftvejen. Foretræk vore egne lufruter, de går direkte til Danmark på de færrest mulige timer. Se fartplanerne, der er fremlagt i de danske sømandsmissioner verden over. Få oplysninger og billetter hos rejsebureauerne.

SAS

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

MARIAGE

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. »SHIPPING« — STATS-TELF. 10—TELF. 200
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480

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

NAKSKO

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 006

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 818

HOBRO

RANDER

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassagers«

KALUNDBORG

SVENDBOR

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.801

TLGR. ADR.
SCHULTZ

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

KOLDING

SVANE & GJØRDING

A. GJØRDING's Eftf.

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION · ASSURANCE

Agent for den Kjøbenhavnke 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 27

FREDAG DEN 15. JULI

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

DEN DANSKE HANDELSFLÅDE

Ved aflevering af m.s. Olga Mærsk fra Odense Stålskibsværft til rederiet A. P. Møller den 7. juli, er førkrigstonnagen, der den 1. september 1939 udgjorde 1,099,000 brt. passeret og handelsflåden er nu på 1,103,200 brt. Af førkrigstonnagen gik ca. 50 pct. tabt i tiden indtil kapitulationen.

Den 1. januar i år androg tonnagen 1,054,000 brt. og der har pr. 7. juli været en netto tilgang på 49,200 brt., nemlig nybygninger og køb på 58,200 brt. og afgang ved salg og forlis på 9,000 brt. Denne genopbygning af flåden må hilses med glæde, men desværre er gennemsnitsalderen for vore skibe i dag væsentlig højere end i 1939, hvilket navnlig skyldes, at der i krigsårene praktisk talt ikke tilgik den danske handelsflåde nogen nybygget tonnage, medens således ca. en fjerdedel af tonnagen i dag er 25 år og derover, var i 1939 kun en ottendedel af tonnagen i denne aldersgruppe.

Dansk Dampskibsrederiforening har foretaget en undersøgelse vedrørende arten af nykontraheringer for perioden 1949—53, hvoraf det fremgår at kun en ganske ringe del af nybygningsprogrammet omfatter skibe i størrelsen 1000—2000 brt. Disse skibe udgjorde før den anden verdenskrig hovedstammen af vor handelsflåde og benyttedes navnlig i tramp-farten på Nord/Østersøen.

Nybygningsprogrammet er derimod navnlig præget af en stærk udvikling af vor tankskibstonnage, idet 45 pct. af de kontraherede skibe tilhører denne gruppe. Det ventes at tankflåden i 1953 vil udgøre ca. 25 pct. af hele flåden. I 1939 udgjorde vor tankskibstonnage kun 10 pct., medens Norges tankskibsflåde androg ca. 40 pct. af landets flåde og i løbet af få år ventes at ville udgøre mere end halvdelen af denne.

Skibe beregnet til indsættelse i linierederierne oversøiske ruter omfatter ca. 40 pct. af det samlede nybygningsprogram. Det stærke behov af tankskibe og linierederierne ihærdige bestræbelser for at genvinde positionen på de ruter, der var indarbejdet før krigen, har bevirket, at det navnlig har været skibstyper til denne fart, rederierne har søgt at få disponible.

Anderledes forholder det sig med trampskibene; kun ca. 10 pct. af nybygningsprogrammet omfatter disse skibe. For deres vedkommende har man kunnet tage sig mere tid for derved at følge udviklingen; såfremt et fald i skibsbygningspriserne skulle indtræffe, vil der formentlig finde en betydelig stigning i kontraheringer af disse skibe sted. Trampskibstonnagen formodes i 1953 at ville udgøre ca. 25 pct. af den samlede tonnage. I dag udgør den 40 pct.

Iøvrigt kan de trampskibe, der i dag bygges for dansk regning, ikke direkte sammenlignes med lignende skibe, der byggedes før krigen. Disse nye skibe er i langt højere grad kvalitetsskibe, ligesom deres fart er væsentlig større.

ORDENSDEKORATION

Formanden for Mæglerkorporationen i København, edsvoren skibsmægler V. T. Sass er udnævnt til ridder af Dannebrog.

RADIOTELEGRAFISTERNES NYE OVERENSKOMST

I konflikten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 har forligsmanden den 6. juli meddelt, at begge parter har vedtaget mæglingsforslaget. Mæglingsforslaget følger i store træk de samme linier som foreningens overenskomst med Dansk Styrmandsforening. Det egentlige konfliktpunkt var radiotelegrafisternes arbejdstid. Ifølge den gamle overenskomst var denne på indtil 10 timer daglig i søen, men telegrafisterne krævede denne nedsat til 8 timer daglig. I sit mæglingsforslag har forligsmanden lagt en hel månedens arbejdstid til grund og fastsat denne til 205 timer, og dette forslag har man fra begge sider akcepteret. Forligsmanden har ikke taget stilling til telegrafisternes krav om, at overtelegrafister skal have adgang til at spise i salonen i skibe, hvor maskinchefen og 1ste styrmand spiser i salonen.

MOTORSKIBET OLGA MÆRSK

Odense Stålskibsværft har afleveret motorskibet *Olga Mærsk* til Rederiet A. P. Møller, København. *Olga Mærsk* er på 9800 tons. d.w. og har plads til 12 passagerer. Hovedmaskineriet består af en B. & W. dieselmotor, der giver skibet en fart af 16—17 knob på fuld last. Skibet skal indsættes på rederiets liniefart mellem U. S. A. og Østen.

M.s. BRISK

Fleisborg Skibsværft afleverede i sidste uge motorskibet *Brisk* til rederiet Tuxen & Hagemann, København. *Brisk*, der er en tidligere canadisk korvet med dampmaskineri, er på 750 b.r.t. Dampmaskineriet er erstattet af en 9-cyl. MAN dieselmotor på 1450 b.h.k., der på prøveturen gav skibet en fart af 15½ knob. Lastrummene, der måler 52.000 k.b.f., er indrettet til transport af kød, fisk og frugt, og kølemaskineriet kan nedfryse til forskellige temperaturer i de forskellige rum, indtil minus 18 gr. i troperne. *Brisk* er moderne udstyret med gyrokompass, ekkolod, radiopejler og radiotelefon. Skibet føres af kaptajn S. A. Sigvardt og besætningen er på ialt 19 mand.

INDUSTRIEKSPORTEN NÅR FORMENTLIG MILLIARDEN

Nationalbudgettet for 1949 forudsætter, at industrieksporten kommer op på en milliard kr. mod 946,5 mill. kr. i fjor. Opgørelsen over årets fire første måneder udviser, at der er udført for 293 mill. kr. industrivarer mod for 260 mill. kr. i samme periode af 1948, en stigning på 33 mill. kr. Holder denne tendens sig i resten af året, skulle milliarden ikke blot kunne blive nået, men overgået, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

De 293 mill. kr., eksporten udgjorde i tiden frem til 1. maj, repræsenterer 29 pct. af landets samlede udførsel i denne periode. Da landbrugseksporten er steget endnu stærkere, ligger andelen lidt lavere end i fjor på samme tid, men dog stadig væsentligt over de 25 pct., industrieksporten udgjorde før krigen.

STATEN BESLAGLÆGGER 23 PCT. AF NATIONALINDKOMSTEN

Erhvervenes Skatteseekretariat fastslår på grundlag af en omfattende undersøgelse, at den årlige skattebyrde er vokset fra ca. 850 mill. kr. i 1935 (skatteåret 1936—37) til ca. 3550 mill. kr. i 1947 (skatteåret 1948—49). Nominelt er skattebyrden således steget til det firedobbelte i løbet af den tolvårige periode.

For at få det rigtige billede frem må man naturligvis tage hensyn til faldet i pengenes værdi, der har medført, at skatteyderne har haft større indkomster samtidig med, at de har måttet udrede højere skatter. Erhvervenes Skatteseekretariat har derfor reduceret 1947-skattebeløbene til »1935-kroner«, altså penge med samme købekraft som for 14 år siden.

Resultatet er blevet følgende: svarende til hver 100 kr., der i 1935 blev udredt i skat, måtte der i 1947 gennemsnitlig betales 245 kr. med samme købekraft som i 1935. Selskabsskatter er steget med 209 pct., personskatter med 185 pct., ejendomsskatter med 40 pct. og told- og forbrugsafgifter med 135 pct.

Situationen kan også belyses på anden måde: mens det offentlige beslaglagde knap 15 pct. af nationalindkomsten i 1935, udgjorde andelen næsten 23 pct. i 1947.

DE KOSTBARE HAVNEOPHOLD

Som bekendt er de lange ophold i havnene et stort problem for rederne i dag, og et af P. & O. Steam Navigation Co.'s selskaber har i den anledning ladet foretage en undersøgelse af spørgsmålet. Sir William Currie forelagde fornylig undersøgelsens resultater på P. & O. selskabets generalforsamling og oplyste, at de stillede spørgsmål var: a) hvor mange ekstra skibe behøvedes til i 1948 at udføre det samme som før krigen, b) hvor meget beløber den forøgede kapitalindsats sig til i sammenligning med før krigen og c) hvad andrager driftsudgifterne sig til. Sir William udtalte, at 150 skibe nu var nødvendige for at udføre det samme som 107 skibe før krigen, som følge af den langsomme ekspedition i havnene, at en førkrigsflåde af 107 skibe dengang kostede £ 24.000.000, medens 150 skibe efter de nuværende byggepriser ville koste £ 80.000.000, og at driftsudgifter og afskrivninger på 150 skibe andrager £ 25.000.000 i dag imod £ 7.000.000 for 107 skibe før krigen.

Sir William udtalte endvidere, at alt i alt var driftsudgifterne steget tre til fire gange i sammenligning med før krigen, ligesom han pointerede, at det var umuligt at tænke sig at udgifterne ville komme ned på niveauet fra før krigen, selvom der fornylig havde vist sig en lille lysning i forbindelse med driftsomkostningerne, nemlig nedgangen i oliepriserne.

Sir William berørte også nationaliseringen i England og udtalte, som sin egen anskuelse, at skibsfarten ikke ville blive nationaliseret, det var for kompliceret en næringsvej for regeringsdrift, og resultaterne fra de lande, som havde forsøgt sig hermed, viste betydelige tab.

FINLANDS HANDELSFLÅDE

Den 1. april 1949 bestod den finske handelsflåde af 640 skibe på i alt 514.721 b.r.t. (290.691 n.r.t.), heraf var 379 dampskibe med 419.425 b.r.t. (233.590 n.r.t.), 96 motorskibe med 65.367 b.r.t. (34.973 n.r.t.), 153 sejlskibe med hjælpemotor med 15.211 b.r.t. (9.689 n.r.t.) og 12 sejlskibe med 14.718 b.r.t. (12.439 n.r.t.).

FRI SEJLADS FOR DEN TYSKE HANDELSFLÅDE

For fremtiden er det tyskerne tilladt at genoptage handelssejladserne til spanske Middelhavshavne, til Adriaterhavet, nordafrikanske havne og det nære Østen. Hidtil har den tyske skibsfart kun haft lov til trampskibsfart i Østersøen og Nordsøen.

Den vesttyske handelsflåde består af ca. 1.100 skibe på indtil 1.500 b.r.t. I 1946 transporterede tyske skibe for tysk regning ca. en million tons, i 1947 ca. 3 millioner tons og i 1948 ca. 5 millioner tons fragt. Hvis udviklingen fortsætter som hidtil, menes det at man i 1949 vil nå op på ca. 6 mill. tons.

TRAFIKEN PÅ POLSKE HAVNE I 1948

Gods og varemængden ud og ind af de polske havne i 1948 androg 16.6 millioner tons, hvoraf polske skibe befordrede henved 1.8 millioner tons, eller c. 11 pct. For stykgodsets vedkommende androg procenten imidlertid 35, væsentligst for transport ad faste ruter.

Fra polsk side har man søgt at udbygge liniefarten, og i 1948 betjente polske skibe ialt følgende linier:

- 1) Gdynia - København - Southampton - New York (m. s. Batory).
- 2) Neapel - Genua - Cannes - Gibraltar - Halifax - New York (m. s. Sobieski).
- 3) Genua - Cannes - Algiers - Gibraltar - Funchal - La Guayra - Curaçao - Cannes - Genua (s.s. Jagiello).
- 4) Gdynia - Stockholm (m. s. Tessa).
- 5) Gdynia - Gøteborg (s.s. Hel).
- 6) Gdynia - London (s.s. Lech, senere s.s. Lublin).
- 7) Gdynia - Hull (m. s. Warmia).
- 8) Szczecin - Stockholm (s. s. Lilly).
- 9) Gdynia - Antwerpen - Rio - Montevideo - Buenos Aires - Santos (s. s. Pulaski, s. s. Kilinski, m. s. Warynski, s. s. Kosciuszko og m. s. Warta).
- 10) Gdynia - Szczecin - Rotterdam - Antwerpen (s. s. Slask, m. s. Mazury).
- 11) Gdansk - Antwerpen - Alexandria - Haifa - Tel Aviv - Beirut - Istanbul (m. s. Lechistan, m. s. Stalowa Wola, m. s. Morska Wola og s. s. Opole).
- 12) Gdynia - Szczecin - Malmø - København - Gøteborg - Oslo (m. s. Oksywie).

Den sydamerikanske linie indtager førstepladsen med en fragtmængde af 124.000 tons. Andenpladsen indtages af levant-linien med 86.000 tons, medens der på ruterne til England og Sverige er blevet transporteret c. 55.000 tons.

Stabelvarerne (kul, jernerts m. m.) udgør stadig over 90 pct. af de polske havnes omsætning, og størstedelen af den polske søtransport i 1948 måtte som naturlig følge heraf tilfalde trampfarten, der i den europæiske fart har befordret 1.233.000 tons; 128.000 tons er blevet transporteret mellem oversøiske havne.

I passagertrafikken har søgående polske skibe i 1948 befordret 35.922 personer.

Af totalomsætningen, 16.6 millioner tons, tog havnene Gdansk-Gdynia de 12.7 millioner tons, d.v.s. c. 80 pct. af førkrigsomsætningen. I Szczecin-Swinemünde omsattes 3.1 millioner tons, d.v.s. c. 40 pct. af førkrigsomsætningen.

De polske småhavnes omsætning var på 0.8 millioner tons.

LETTELSER FOR NORGES SKIBSFART

Stortinget har vedtaget visse lettelser for skibsfarten. Det blev besluttet at nedsætte tonnagesafgiften fra 20 øre til 10 øre pr. ton og at reducere fragtafgiften fra 2,5 pct. til 1 pct. Et forslag fra højre om helt at ophæve afgifterne forkastedes.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkedet er stadig ikke gunstig for rederne. De oversøiske markeder er stærkt præget af sommerstilhed og raterne viser i langt de fleste tilfælde yderligere nedgang. Kulbefragtning fra Northern Range til Europa er praktisk talt gået i stå. Der noteres forskellige ordrer for svensk regning til rater mellem sv. kr. 26 og sv. kr. 28 afhængig af størrelse og lossehavn, men til Continentet og Vestitalien er efterspørgslen helt forsvundet. Fra Northern Range sluttedes der i ugens begyndelse korn til UK. til 8/6d., men det lykkedes senere befragterne at få tonnage til 8/3d. Endvidere kan nævnes, at 30.000 ts. korn fra St. Lawrence til Istanbul sluttedes med canadisk linertonage til \$9. Kul fra Northern Range til Japan kan stadig sluttes til omkring \$11.50.

Sukker fra Cuba til UK. sluttedes til 60/-, og til Cork eller Dublin til 62/-. En 8500 tonner sluttedes for sukker fra San Domingo til Colombo til 85/-, hvilket er en nedgang på 6/3d. pr. ton sammenlignet med sidste afslutning. Fra Golfen er der kun lidt forretning. En enkelt båd sluttedes Galveston-Rotterdam eller Antwerpen til \$7.35 med fri losning, og en større kontrakt sluttedes for fosfat fra Tampa til Japan til rater mellem \$10.75 og \$11.

River Plate markedet må stadig nærmest karakteriseres som livløst. 5000 tonner sluttedes til Rotterdam til 45/-, og svensk motorskib accepterede parcel Rosario completion Buenos Aires eller Bahia Blanca til Rotterdam til 47/6d.

Vestkysten af Sydamerika er også stille. For salpeter fra Chile til Alexandria indikeres kun 60/-, og for sukker fra Peru til Antwerpen indikeres 67/7d.

Nordpacific markedet er ligeledes uden større interesse. For lumber og stykgods til UK. indikeres 62/6d fio. For lumber fra British Columbia til Sydafrika er raten nu nede i omkring \$135.000 for båd på omkring 460.000 cbft. bale, iøvrigt sædvanlig fio. basis.

Østens markeder er overfyldt med tonnage. London mæglere meddeler, at britisk tonnage er gået i ballast fra Japan gennem Panama Kanalen for at acceptere sukker fra Cuba til UK., hvilket klart betyder, hvor vanskelige forholdene er i disse farvande. For soyaskrå der stuver ca. 80 cbft. fra Dalny til London/Avonmouth eller Liverpool indikeres 72/6d. for prompt lastning, og de russiske befragtere synes ikke at have vanskeligheder med at få tonnage til denne rate.

Fra Australien er der stadig efterspørgsel efter tonnage for korn til Indien. Fra de østlige stater betalt 62/6d. for hvede i sække og 55/- for bulkhvede; fra Vestaustralien lå raterne 10/- lavere. Sukker fra Queensland til UK. sluttedes til den lavere rate af 77/6d., hvilket er en nedgang på 2/6d. pr. ton.

Kulafskiberne fra Sydafrika viste lidt mindre interesse for tonnage. Lourenco Marques/New Zealand sluttedes til den uændrede rate af 45/-, Durban/Aden betalt med 32/6d. og samme rate betalt for Durban/Port Sudan og Durban/Buenos Aires. 9000 ts. krommalm Durban/Baltimore fik tonnage til \$5.75. For 7000 ts. salt Aden/Calcutta betalt den uændrede rate af 28 rupees.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. 7300 ts. jernmalm Bona/Barrow betalt med 25/3d., 4100 ts. jernmalm Hornillo/UK. sluttedes til 25/9d., og samme rate betalt for 6900 ts. jernmalm Algiers/UK. 9000 tonner sluttedes for fosfat fra Casablanca til Cape Town til 39/-.

I vore hjemlige trades er efterspørgslen noget bedre for trælast fra Østersøen, og der er sluttet et betydeligt antal skibe for såvel skåren last som for props i den forløbne uge. *Timber Control* alene sluttede mere end en snes skibe for props fra Finland til UK. på basis at 117/6d. fra Sydfinland med sædvanlige tillæg, og tog ligeledes adskillige skibe for skåren last til 125/- basis Sydfinland/London. Koks- og kulraterne er uden større ændringer.

DEN ITALIENSKE SØMANDSSTREJKE

Den italienske sømandsstrejke, der har været i 18 dage, er nu endt efter at der er opnået enighed mellem sømændene og rederne. Overenskomsten går bl. a. ud på at der skal ydes et tillæg af 300 pct. til sømændenes pensioner. Strejken har betydet et stort tab for de italienske linierederier, idet mange passagerer, der havde bestilt passage til U. S. A. med italienske skibe, i stedet for sejlede med den polske liner Sobieski og panama lineren Atlantic.

FRA SØRETERNE

I mandags afsagde Sø- og Handelsretten dom i en sag, som af Svitzers Bjærgnings-Entreprise var anlagt mod firmaet Svend Bramsen & Co. som repræsentanter for rederiet og assurandørerne for det hollandske motorskib *Wuri*.

Wuri var den 17. august 1942 på rejse fra Tyskland til Norge med 1200 tyske soldater og minesprængtes udfor Hals Barre. Ved minesprængningen forsvandt forskibet indtil kommandobroen midtskibs, og agterskibet blev senere bjærgt af Svitzer og slæbt til København, hvor det i april 1945 blev sænket af frihedskæmperne i havnen nord for Knippelsbro for at forhindre, at tyskerne bortførte de i sydhavnen oplagrede kul.

Sø- og Handelsretten domte Svend Bramsen og Co. til at betale 1.250.000 kr. til Svitzer og 25.000 kr. i sagsomkostninger. Kommissariatet for tyske betalinger, der var indtrådt i sagen, fordi det tyske firma Hugo Stinnes en overgang havde været medejer af *Wuri*, fik dom for, at Svend Bramsen og Co. skal betale Kommissariatet 500.000 kr. og 10.000 kr. i sagsomkostninger.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

Gronlands styrelse, København, er ejer af nybygget m.s. *Umanak* af København (OUOW), brutto- og nettotonnage henholdsvis 2335 og 1192 tons.

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Anna Mærsk* af København (OUOY), brutto- og nettotonnage henholdsvis 6625 og 3868 tons.

Dampskibs-Aktieselskabet »Progress«, København, er ejer af nybygget m.s. *Hugo Nielsen* af København (OUPE), brutto- og nettotonnage henholdsvis 1594 og 827 tons.

Dampskibsselskabet Solnæs A/S. Bestyrelsen. Indtrådt: Befragter Paul Bernhardt Per Svendsen. Skibsreder Christian Marlin Andersen er selskabets direktør.

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er ejer af nybygget m.s. *Olga Mærsk* af København (OUOR), brutto- og nettotonnage henholdsvis 6591 og 3788 tons.

A/S Dampskibsselskabet Orion, København. Bestyrelsen. Udtrådt: G. E. Christensen. Indtrådt: George Koch Schiørring.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Hans Mærsk* af Kalundborg (OYEB) er nu henholdsvis 1999 og 1118 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Maria Toft* af København (OYGA) er ansat til henholdsvis 2891 og 1648 tons.

S.s. *Brisk* af København (OXZQ) er forandret til m.s. Brutto- og nettotonnagen er ansat til henholdsvis 750 og 348 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Sally Mærsk* af København (OWIA) er nu henholdsvis 6802 og 5075 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Clara Clausen* af Kolding (OYRG) er nu henholdsvis 746 og 341 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Annam* af København (OZNB) er nu henholdsvis 6726 og 4008 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Emanuel* af Marstal (OYCM) er nu henholdsvis 1075 og 620 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Texas* af København (OZCO) er nu henholdsvis 2352 og 1289 tons.

Følgende skorstensmærker og kontorflag er blevet registrerede:

A/S Dampskibsselskabet Limfjorden, Skive. Skorstensmærke: På hver side af en gul skorsten et rektangulært, i skorstenens tværretning aflangt felt, hvis sider er parallelle med skorstenens længde- og tværakse. Feltet er ved vandrette grænse linier delt i to smalle, røde yderfelter og et bredt, hvidt midterfelt. I det hvide felt bogstavet L i blå. Kontorflag: Stutflag, der ved vandrette grænse linier er delt i to smalle, røde yderfelter og et bredt, hvidt midterfelt. I det hvide felt bogstavet L i blå.

Skibsfører *Asker Nielsen Kure*, Svendborg. Skorstensmærke: Hvidt bælte på rød skorsten. På hver side i bæltet bogstaverne AK i sort. Kontorflag: Splitflag, der ved vandrette grænse linier er delt i tre lige brede felter, af hvilke de yderste er røde, det midterste hvidt. I det hvide felt bogstaverne AK i sort.

Det Danske Petroleum-Aktieselskab, København. Skorstensmærke: Hvidt bælte på sort skorsten. På hver side i bæltet ordet Esso i rødt, omgivet af en blå, elipseformet ring. Kontorflag: Hvidt stutflag med ordet Esso i rød, omgivet af en blå, elipseformet ring.

Forsikrings-registeret

»De Private Assurandører Aktieselskab« af København. Skibsreder L. R. Schmith er udtrådt af, og skibsreder Hans Eigil Hahn-Petersen er indtrådt i bestyrelsen.

»Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia« af København. Bestyrelsens formand, skibsreder M. H. Nielsen, er udtrådt af og direktør Hans Jørgen Hansen og direktør Carl Christian Marx Nielsen er indtrådt i bestyrelsen. Medlem af bestyrelsen N. L. Sjøman er valgt til bestyrelsens formand og udtrådt af direktionen. Direktør Henrik Laursen er indtrådt i direktionen.

Nye frihavne i U. S. A.

I nær fremtid vil der blive oprettet to nye frihavne i U. S. A., en i Los Angeles og en i Seattle. I forvejen findes der tre frihavne i U.S.A., en i San Francisco, en i New Orleans og en i New York.

PERSONALIA

70 år

Tidl. fører i D.F.D.S., kaptajn P. Bastholm fylder den 17. juli 70 år. Kaptajn Bastholm pensioneredes 1941 og er bosiddende i Marstal.

50 år

Fører i A. P. Møllers rederi, kaptajn H. Dichmann fylder den 17. juli 50 år. Kaptajn Dichmann er fører af m/s *Caroline Mærsk*.

Ny lodsinspektør

Efter marineministeriets indstilling er ved kongelig resolution af 2. juli 1949 orlogskaptajn Mogens Schmidt ansat som lodsinspektør fra 1. juli 1949.

Positionsliste pr. 13. juli 1949

Dania

Cyrl afg. London 11.7. til Kbh. — *Danholm* ank. Genua 11.7., afg. 17.7. — *Danklint* ank. Gdynia 9.7. — *Danvig* afg. Newport 8.7. til Puerto Cabello. — *Tovelil* pass. Brunsbüttel 12.7. til Zonguldak.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 7.7., derefter New Orleans. — *Brattingsborg* afg. Puerto Cabello 10.7. til Norfolk. — *Dansborg* forv. ank. Australien 12.7. — *Ellensborg* ank. Gdynia 6.7., derefter Cardiff. — *Frederiksborg* ank. Ivigut

4.7., derefter Philadelphia. — *Lilleborg* ank. Cardiff 10.7., derefter Partington. — *Nordborg* afg. Workington 11.7. til Partington. — *Skodsborg* afg. Barry 9.7. til Santa Pola. — *Taarneborg* afg. Ballangen 7.7. til Gdansk. — *Uranienborg* ank. St. John's 8.7., derefter Botwood. — *Ørneborg* afg. Philadelphia 9.7. til Ivigut.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Glasgow 9.7. til Luleå. — *Bornholm* afg. Rouen 9.7. til Slite. — *Bretagne* afg. Beira 5.7. til Carontes. — *Gronland* ank. Luleå 12.7. — *Halland* i Helsingør for ombygning. — *Irania* ank. Kiel 8.7. — *Normandiet* afg. Rio 9.7. til Ymuiden. — *Skaane* ank. Esbjerg 12.7. — *Slesvig* afg. Hamborg 7.7. til Yokohama.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Randers 12.7. til Toppila. — *Wm. Th. Malling* pass. Brunsbüttel 13.7. til Cork. — *I. P. Suhr* ank. Blyth 12.7.

De forenede Kulimportører

Cimbria forventes afg. Blyth 14.7. til Nakskov. — *Concordia* forventes afg. Hull 14.7. til Århus. — *Dania* afg. Gdansk 12.7. til Odense. — *Hafnia* forventes ank. Gdynia 14.7. — *Scandia* ank. Gdynia 13.7.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Aruba 4.7., forv. ank. Kbhvn. 24.7., derfra til Nyborg og Kalundborg. — *Esso København* afg. Kiel 12.7. til Aruba, derfra til Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 3.7., forv. ank. Nyborg 20.7. — *Scandia* afg. Nyborg 12.7. til Aruba.

D. F. D. S.

Alabama ank. Antwerpen 9.7., afg. forv. 14.7. til Genoa. — *Argentina* ank. Ålborg 7.7., derfra til Nørresundby/Gdynia/Kbhvn., afg. Kbhvn. forv. 25.7. til New York og Gulfen. — *Arizona* afg. New Orleans 25.6. til Danmark. — *Arkansas* ank. Cartagena 12.7., derfra ca. 13.7. til Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Ålborg 10.7., derfra 15.7. til London. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 1.7. til New York, derfra til Gulfen/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia, ventes ank. New York ca. 14.7. — *Botnia* ank. Helsingfors 12.7., fra Helsingfors 15.7., fra Kbhvn. 20.7. — *Brasilien* ank. Rotterdam 5.7., derfra forv. 14.7. til Vestitalien ell. Sicilien. — *California* ank. Messina 11.7., derfra til Catania, derefter til Sfax for lastning til Dunkirk. — *Colombia* afg. Philadelphia 11.7. til New York, derfra 13.7. til Oslo/Kbhvn., forv. Gdynia/Trelleborg. — *Dronning Alexandrine* forv. afg. Thorshavn 11.7. til Reykjavik/Thorshavn. — *Egholm* ank. London 6.7. — *Falken* ank. Kbhvn. 11.7., fra Kbhvn. ca. 13.7., fra Gdynia ca. 16.7. — *Florida* ank. Malla 11.7., derfra ca. 12.7. til Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Frigga* ank. London 12.7. — *Garonne* afg. Korsør 11.7. til Skive, Thyborøn, derefter Antwerpen-Danmark. — *Georgia* ank. Salerno 12.7. — *Halfdan* afg. Havre 11. Juli til Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* ank. Randers 10.7., derfra ca. 13.7. til Kbhvn., derefter Antwerpen-Danmark. — *Hebe* ank. Newcastle 11.7., derfra 14.7. til Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Kbhvn. 9.7. til London-Swansea-Liverpool-Manchester-Kbhvn./Horsens/Ålborg. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 9.7., derfra ca. 14.7. til Dunkirk, Gibraltar og Alexandria. — *Hroar* ank. Kbhvn. 8.7., herfra 13.7. til Århus/Nakskov/Hull/Kbhvn. — *Ivar* afg. Helsingborg 9.7. til Middlesbrough. — *Katholm* ank. Ålborg 12.7., derefter Vestengland-Danmark. — *Kentucky* ank. Ålborg 9.7., derfra ca. 12./13.7. via Cuxhaven til Antwerpen, Dunkirk, Gibraltar, Cypern, Beirut, Port Said og Alexandria. — *Knud* ank. Rotterdam 10.7., derfra ca. 13.7. til nordfransk havn. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 8.7., herfra ca. 15.7. til Århus, London, Antwerpen og Middelhavet. — *Louisiana* afg. Charleston 30.6. til Danmark. — *Maine* ank. Beirut 11.7., derfra ca. 14.7. til Famagusta, Limassol og Vassiliko. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 11.7., herfra forv. 14.7. til Århus/London. — *Marocco* ank. Frederikshavn 11.7. for dokning. — *Melos* ank. Torrevieja 11.7., derfra ca. 12.7. til Cartagena, Algeciras, Madeira og Lissabon. — *Nevada* ank. Santos 5.7., laster til Danmark. — *Oregon* afg. Houston 24.6. til Danmark. — *Paraguay* afg. New York 29.6. til Oslo/Kbhvn. og Gdynia, ank. Oslo 12.7. og Kbhvn. forv. 14.7. — *Rhodos* ank. Casablanca 10.7., der-

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkeco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværkøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

fra ca. 12.7. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Italien, Mar-
seilles. — *Rota* ank. Kbhvn. 11.7., afg. forv. 14.7. til Odense/
Newcastle. — *Saga* i Kbhvn.-Vestnorge Ruten afg. Kbhvn.
11.7. nordover. — *Samos* afg. Ålborg 11.7. til Antwerpen,
Lissabon, Malta og Levanten. — *Skjold* fra Kbhvn. ca.
18.7. Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre og Portugal.
— *Svanholm* ank. Manchester 7.7., derfra ca. 13.7. til Ant-
werpen-Kbhvn./Odense/Århus. — *Tuarnholm* afg. Manches-
ter 7.7. til Kbhvn./Randers. — *Texas* ank. Piræus 9./7.,
derfra ca. 13.7. til Saloniki, Rodosto, Istanbul og Alexan-
dria. — *Thyra* afg. Esbjerg 9.7. til London/Esbjerg. —
Tomsk ank. Dunkirk 9.7., derfra ca. 13.7. til Havre, Oporto,
Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Ham-
borg, Kbhvn. — *Tula* afg. Svendborg 12.7. til Haderslev/
Sønderborg, derefter Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank.
London 6.7. — *Tyr* afg. Esbjerg 9.7. til Harwich/Esbjerg.
— *Uffe* afg. Antwerpen 9.7. til Middelfart/Århus/Kbhvn.
— *Uruguay* ank. Århus 4.7. for dokning, derfra forv. 15.7.
til New York og Gulfen. — *Venezuela* ank. New Orleans
10.7., derfra til Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/
New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* ank.
Kalundborg 9.7., derfra forv. 14.7. til Helsingør for dok-
ning.

Heimdal

Axel Carl ank. Kandla 11.7. — *Hans P. Carl* ank. Hull
8.7. — *Martin Carl* rep. i Karachi. — *Poul Carl* rep. i Mel-
bourne.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Oxelund 12.7. til Middlesbrough. —
Jens Toft forv. ank. Newport Mon 17./18.7. — *Karen Toft*
forv. ank. Middlesbrough 13.7. — *Marie Toft* ank. Norrkö-
ping 11.7.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Kbhvn. 11.7. til Las Palmas. — *Anna
Dan* ank. Thomsen 8.7., derefter Haderslev. — *Argentinean
Reefer* afg. Tampico 7.7. til Hamborg. — *Egyptian Reefer*
forv. afgå Montevideo 16.7. til Piræus. — *Gerda Dan* afg.
Port Alfred 7.7. til New York. — *Gladys Dan* ank. Val-
paraiso 6.7., sydg. — *Hedda Dan* forv. afg. Rostock 12.7.
til Wismar, derefter Holland. — *Indian Reefer* afg. Rio
de Janeiro 8.7. til Montreal. — *Jelva Dan* forv. afg. Hel-
singør 14.-15.7. til Kotka. — *Jutta Dan* anløb Gibraltar
11.7. på vej til Lysekil. — *Katja Dan* forv. afg. Rotterdam
12.7. til Rostock. — *Kamma Dan* forv. afg. New York
16.7. til Chile. — *Laila Dan* afg. Callao 9.7., sydg. — *Laura
Dan* forv. afg. Preston 13.7. til Haukipudas. — *Lilian Dan*
ank. Kotka 10.7., derefter Watchel. — *Linda Dan* forv.
afg. Valencia 13.-14.7. til London. — *Lecna Dan* afg. Cal-
lao 7.7., nordg. — *Lotta Dan* rep. Danmark. — *Maria Dan*
afg. Ivigtut 11.7. til Kbhvn. — *Marna Dan* pass. Panama
Kanalen 8.7., sydg. — *Ninna Dan* ank. Thomsen 12.7., der-
efter Danmark, antagelig Ålborg. — *Paula Dan* pass. Pa-
nama Kanalen 5.7. på vej til New York. — *Randa Dan*
afg. Raumo 11.7. til Kotka, derefter Calais via Kbhvn. for
bunkers. — *Selma Dan* afg. Preston 12.7. til Toppila. —
Stina Dan forv. afgå Thomsen 16.7. til Bremen. — *Ulla
Dan* forv. afg. Thomsen 14.7. til Amsterdam.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle 4.7. for Christmas Island. —
Tureby ank. Trapani 3.7., forv. afg. for Japan 14.7. —
Vedby afg. Fremantle 8.7., forv. ank. Christmas Island
13.7.

Myren

Asbjørn ank. Nizza 12.7. — *Astrid* forv. afg. Hamina
14.7. til Grangemouth. — *Birte* forv. afg. Szczecin 14.7. til
Kbh. — *Chr. Sass* forv. ank. Malmø 22.7. — *Clara* forv.
ank. Holland 14.7. — *Stal* forv. ank. Sharpness 13.7.

Norden

Norden ank. Durban 7.7. — *Nordfarer* ank. Port Sudan
13.7. — *Nordkap* ank. Douala 7.7. — *Nordkyn* afg. Cape-
town 22.6. til Melbourne. — *Nordpol* afg. Lagos 1.7. til
Greenock. — *Nordvest* afg. Aden 5.7. til Singapore.

Orient

Astoria ank. Auckland 29.6. — *Westralia* afg. Rotterdam
9.7. til Montreal.

Pacfic

London afg. Barranquilla 8.7. til Maracaibo. — *Paris*
rep. i Flensborg.

Progress

Absalon lossers i Dieppe. — *Ellen Nielsen* lossers i Pi-
ræus. — *Fylla* laster i Dunkirk. — *Henry Tegner* forv. ank.
Boulogne 16.7. — *Hugo Nielsen* forv. ank. Newport Mon
18.7. — *Karen* rep. i Svendborg. — *Margrete* afg. Hull 11.7.
til Færøerne. — *Marianne* lossers på Tyne. — *Marx* laster
i Mäntyluoto. — *Polly* laster i Granton. — *Rigmor* laster
i Stettin. — *Sophie* laster i Frederikshavn. — *Thyra* forv.
ank. Göteborg 14.7.

Torm

Herdis afg. San Francisco 9.7. — *Olga S* forv. ank.
Cartagena 13.7., derefter Cristobal. — *Gerd* forv. ank. New
York 14.7., derefter Boston. — *Tekla* forv. afg. Cardenas
13.7. til Baltimore. — *Agnete* forv. ank. Montevideo 13.7.,
derefter Buenos Aires. — *Kirsten* afg. Port of Spain 11.7.
til Cabedello. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild*
ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. ank. Santos 13.7., der-
efter Rio de Janeiro. — *Thyra S* afg. Piræus 12.7. til Sa-
loniki. — *Gyda* forv. afg. Mäntyluoto 13.7. til Zonguldak.
— *Anne* ank. Calais 12.7., derefter Hartlepool. — *Hilde*
forv. afg. Kalmar 14.7. til Calais. — *Aslaug* afg. Hamina
12.7. til hollandsk havn. — *Gudrun* forv. afg. Horsens 14.7.
til Kbhvn. — *Alice* forv. afg. Amsterdam 14.7. til Malmø.
— *Gunhild* forv. ank. Emden 14.7., derefter svensk havn.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Uleåborg 11.7. — *Otto Petersen* afg.
Casablanca 8.7. — *P. N. Damm* ank. Liverpool 2.7. —
Svend Pii rep. i Frederikshavn.

Ø. K.

Annam ank. Norrköping 7.7., derefter Västervik. —
Asia ank. Antwerpen 11.7., derefter London og Bremen.
— *Bintang* ank. Bangkok 9.7. — *Blankmann* afg. Kobe
10.7. til Hongkong og Manila. — *Danholm* ank. Genoa
11.7. — *Erria* ank. Kbhvn. 12.2., rep. — *Falstria* afg. New
York 6.7. til Baltimore. — *Fionia* afg. Singapore 12.7. til
Port Swettenham og Penang. — *India* afg. Cristobal 2.7.
til Pacific Coast. — *Java* ank. Sydney 26.6., derefter New-
castle N. S. W. — *Jutlandia* ank. Ålborg/Nørresundby 10.7.
— *Kambodia* afg. Gdynia 12.7. til Kbhvn. — *Kina* ank.
Kbhvn. 30.6., derefter Stugsund og Sundsvall. — *Korea*
afg. Cebu 9.7. til Singapore og Port Swettenham. — *La-
landia* ank. Nakskov 12.3., rep. — *Malacca* ank. Bangkok
27.6., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Malaya*
ank. Port Said 12.7., derefter Aden og Singapore. — *Man-
churia* afg. Hamburg 7.7. til Middlesbrough og Antwerpen.
— *Meonia* ank. Nakskov 10.7., rep. — *Mongolia* ank. Sin-
gapore 11.7., derefter Kolsichang og (Bangkok). — *Mo-
relia* forv. ank. Kbhvn. 13.7. — *Nikobar* afg. Penang 12.7.
til Singapore. — *Nordfarer* afg. Aden 10.7. til Port Sudan
og Port Said. — *Selandia* afg. Hamborg 7.7. til Oslo og
Göteborg. — *Serampore* afg. Colombo 6.7. til Aden og Port
Said. — *St. Croix* ank. Bombay 11.7., derefter Colombo
og Madras. — *St. Jan* afg. Leghorn 11.7. til Alexandria
og Port Said. — *St. Thomas* afg. Karachi 9.7. til Aden
og Port Said. — *Tahsis* afg. Karachi 30.6. til Vancouver.
— *Tantara* afg. Los Angeles 14.6. til Manila og Hongkong.
— *Tranquebar* afg. Aden 6.7. til Colombo og Penang.

DANSK SØFARTS TIDENDE

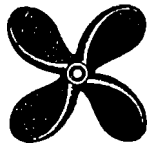
Udgiven af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE. Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abon-
nement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr.
20,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets
kontor, Amaliegade 33, København K, tlf.
Central 17030, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende rader

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN S

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 7. Juli 1949.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelt numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår 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:

Correction to Nemedri (ending 18. June 1949).

Månedsoversigt Nr. 7.

Danmark.

1215. Danmark. Fortegnelse over vrug og skibsfartshindringer 1939—1949 i danske og nærliggende farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/681 1949 udgår.

Forkortelser:

Blk.	betyder blink.
Cyl.	— cylinder.
ED.	— eksistens tvivlsom.
El. hv.	— elektrisk lanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1 ^m , og som er anbragt på selve vruget.
El. r.	— elektrisk lanterne, der viser rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1 ^m , og som er anbragt på selve vruget.
Fj.	— 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 .
Jspir. u. L.	— jernspirtønde uden lys.
L.-Flt.	— lys- og fløjtetønde.
L.-Klt.	— lys- og klokketønde.
Lt.	— lystønde.
M.	— mast.
o. V.	— rager op over vandet.
PD.	— plads tvivlsom.

Skfh.	betyder	skibsfartshindring.
Tbt.	—	topbetegnelse.
u/Sp.	—	under bortsprængning.
Uvh.	—	undervandshindring.
Vg.	—	vrag.
Vglt.	—	vraglystønde.
Vgl.-og Klt.	—	vrag-lys- og klokkestønde.
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° 43',6	10° 10',8	12,0	Vgt. Cyl.-Tbt.	185, 150.	(U-Baad). <i>Herdis</i> (Kvase). PD.	328	1948
54° 46'	10° 21'						
54° 45',8	10° 30',5						
54° 46',8	10° 39',2	5,5			(Luftfartøj).	1525	1942
54° 40',1	10° 41',1	3,5	Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	185, 140, 186, 150.	<i>Stadt Dordrecht</i> (Tysk dampsk.).	983	1947
54° 39',5	10° 40',2					1554	1944
54° 39',4	10° 42',2		Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185, 186, 150, 140.	<i>Karen</i> (m/tjalk).	1858	1940
54° 38',0	10° 41',5				o. V.	369	1945
54° 37'	10° 41'				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943
54° 43',7	10° 46',2			185, 140, 142.	(Tysk minestryger).	838	1945
54° 41',5	10° 45',3	16		140, 185, 186.	<i>Tromp</i> (Hollandsk m/s).	2119	1948
54° 37',3	10° 48',3	3,5	Vglt. W.-Tbt. gr. En-Fmk. 4 s. W. f. Vg.	185, 186.	<i>Massima</i> (m/skib).	1223	1949
54° 43',7	10° 48',2				(Tysk vagtskib).		
54° 43',8	10° 48',3				(Tysk trawler <i>301</i>).		
54° 41',7	11° 01',2				<i>Esther</i> (m/skib).	264	1947
54° 40'	11° 13'		Strømboje.	185, 186.	Lystfartøj (Tysk).	1668	1948
54° 31',3	11° 47',3		El. hv.	191, 186.	<i>Siri</i> (m/s). M. o. v.	449	1949
54° 26',9	12° 05',1	7,5	Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	186, 187.	<i>Magnhild</i> (Dampsk.).	405	1948
54° 32'	12° 06'	c. 4			Vrag.	739	1946
54° 32',5	12° 05',8	4,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	191, 186, 187.	<i>Stockholm</i> (Dampsk.).	938	1946
54° 48',4	12° 17',6	16	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Johnny</i> Motorskon- nert (svensk)	353	1949
54° 50',1	12° 15',0	8,3		162, 187, 188.	<i>Anna</i> (Fiskerbåd).	1376	1943
54° 46',8	12° 29',5			187, 188.	<i>Agerse</i> (Dampsk.).	1423	1944
54° 53',1	12° 47',2		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	187, 188.	<i>Maria</i> (Russisk dampskib) M. o. V.	538	1948
55° 01'	12° 42'				<i>Douglas</i> (m/galease).	1808	1943
55° 01',8	12° 32',5	14		187.	<i>Vita</i> (Skonnert). For- gæves efts.	1950	1946
55° 06'	12° 31'				M. o. V.		
55° 01',6	12° 24',1	0,3	Vgv. 2 Fl. N.t.E. f. Vg.	186.	Brorster.	1178	1949
55° 05'	12° 25'				Uvh.	1869	1946
55° 13',6	12° 19',1	8,0			(Fiskerfartøj).	1427	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
55° 13',8	12° 23',5	11,2		190, 187, 130, 188.	<i>Langeland.</i>	788	1949
55° 14',8	12° 36',7	23,7		130, 187.	<i>Marie</i> (Motorgalease).	640	1946
55° 15',1	12° 42',8		<i>Almée</i> (m/skib). For- gæves eft.	1555	1944		
55° 15'	12° 43'	0,5		187, 188.	<i>Alice</i> (m/galease).	1515	1944
55° 07',2	12° 47',0		<i>Karis</i> (m/sejlskib). PD.				
55° 09'	12° 44'	4,3		187, 188.	<i>Marie</i> (Fiskerkutter).	371	1946
55° 14',9	14° 50',8		<i>Eliezer</i> (m/galease).	1498	1943		
54° 51',0	14° 51',3	0,5	Vgt. W.-Tbt.			396	1940
55° 01'	14° 44',6					1464	1942
55° 12',6	14° 56',9		Vgt. Et-Blk. 10 ^s .	130, 187, 188.	<i>Sænkekasse.</i>	2079	1948
55° 16',6	12° 53',0		SSW. f. Vg.		<i>Runø</i> (Dampsk.).	357	1947
55° 20'	12° 53',3				<i>Tornø</i> (Dampsk.).	3754	1939
55° 20',9	13° 00',5				(Fiskerfartøj). Fal- sterbokanalen S.- lige anduvning.	508	1947
55° 20',3	13° 08',7		Vgt. Et-Blk. 3 ^s . + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	132, 130, 188, 187.	(Mindre motorfartøj). M. o. V.	1708	1947
55° 11',5	13° 13',0	12				762	1944
55° 13',4	13° 14',2		<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941		
55° 18',0	13° 15',6	11			Farligt vrag.	1303	1946
55° 18',2	13° 16',4		Kullagrund L.-Flt.	188.	(Skonnert). (Muligvis identisk med oven- stående vrag).	1660	1947
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° 33',4	13° 41',4		Vgt. E.-Tbt. gr. Et-Blk. hv. 4,5 ^s . E. f. Vg.	201, 188.	Vrag. o. V.	1715	1948
54° 35',3	13° 39',5	15		201.		1231	1941
54° 53',3	13° 40',0	6,5				1628	1941
54° 31',1	12° 56',2		Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'	2,5				868	1944
54° 45',6	12° 51',7					443	1949
54° 36',5	12° 45',5	14,5	Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0			187, 188.	<i>Thor</i> (Bugserb.).	312	1946
54° 49',1	12° 42',7			187, 188.		1393	1946
54° 48',8	12° 42',7			187, 188.	<i>Sejor</i> . (Tysk bugserb.)	741	1947
54° 49',5	12° 40',7			187, 188.	<i>Ulla</i> (m/skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8			187, 188.		1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. eft.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0	11,5		187, 188.	<i>Patria</i> (m/jagt).	2379	1945
54° 46',1	12° 40',6	14		187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	724	1949
54° 45',1	12° 42',5	13,1		187, 188.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	787	1949

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° 43',3	12° 39',6	9,6		187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.).	851	1949
54° 42',1	12° 37',2	13,1		186, 187, 188.	<i>Lütjehörn</i> (Dampsk.).	733	1947
54° 41',1	12° 32',9			186, 187, 188.	<i>T. S. 3.</i> Forg. efts.	1364	1946
54° 39',3	12° 31',0	13		186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.).	947	1948
54° 38',7	12° 33',2			186, 187, 188.	<i>Lech</i> (Polsk s/s). M. o. V.	1831	1948
54° 37',4	12° 25',9	13		186, 187, 188.	<i>Ida</i> (Dampsk.).	1378	1948
54° 38',4	12° 26',0		Paa Vg.: Fyr hvidt hurtigblk., 40 Blk. hvert 1 ^m . Synsvidde: 10 sm.	186, 187, 188.	<i>Gneisenau</i> (Dampsk.) o. V.	1780	1947
54° 35',7	12° 21',9			186, 187, 188.	Vrag. M. o. V.	388	1946
54° 32',7	12° 29',3				M. o. V.	944	1942
54° 33',4	12° 33',5			186, 187, 188.	M. o. V.	2155	1946
54° 27',6	12° 24',0	3,7		186, 187, 188.	<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	625	1947
54° 28',5	12° 20',5		Strømbøje med 1 rød ballon.	186, 187, 188.	<i>Razliv</i> (Dampsk.).	1288	1947
54° 23',5	12° 19',5				Vrag. o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 23',8	12° 16',0			186, 187.	Vrag. M. o. V.	862	1946
54° 24',9	12° 08',1	18,8		186, 187, 188.	(Træskib).	351	1946
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vgt. W.-Tbt.	186, 187.		756	1947
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. Uvh.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9			186, 187.	<i>Erika Fritzen.</i>	177	1949
54° 23',2	12° 05',5		Vgl. W.-Tbt. W. f. Vg. En-Fmk. 4 ^s .	186, 187.	<i>Castor</i> og <i>Konsul</i> <i>Cords.</i>	756	1947
54° 19',2	12° 04',5			186, 187.	<i>Hansa.</i> o. V.	756	1947
54° 19',2	12° 03',7		Vgl.- og Klt. W.- Tbt. Fire-Fmk. 15 ^s .	186, 187.	<i>Götselev.</i>	1157	1947
54° 19',9	12° 04',9		Vgt. W.-Tbt.	186, 187.	<i>Thermann.</i>	756	1947
54° 11',8	12° 06',0			186.	<i>Ella Larsen.</i> o. V. (Lægter).	756	1947
54° 12',0	12° 05',7		Vgl. W.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . W. f. Vg.	186.	M. o. V.	2033	1948
54° 15',4	12° 04',4		Vgl. En-Fmk. 6 ^s . W.-Tbt. W. f. Vg. + Vgt. E.-Tbt. E. f. Vg.	186, 187.	(U-båd).	756	1947
54° 16',1	12° 04',4		Vgt. W. f. Vg.	186, 187.	Vrag.	1112	1947
54° 16',1	12° 04',0		Vgt. W.-Tbt. W. f. Vg.	186, 187.	<i>Rigsgeft.</i>	1157	1948
54° 11',4	11° 20',6			186.	U-båd.	2310	1948
54° 13',	11° 25',			186.		481	1945

Ann. Ruten besejles af mange skibe op til c. 1 500 BRT, men det vides ikke, om den er minestroget.

B. Sejlanvisning til Stralsund:

Ruten går gennem følgende punkter og kan kun besejles om dagen:

- 1) $54^{\circ} 45',7$ N. $13^{\circ} 33',9$ E: Lystønden, der er mærket 7, i ruten *Sassnitz N.*
- 2) $54^{\circ} 14',2$ N. $14^{\circ} 04',1$ E: Spirtønden, der er mærket 4, i ruten *Swinemünde W.*
- 3) Tønden Osttief O (her afventes lodsen, der er stationeret på øen Ruden), herfra følges normal afmærkning til Stralsund.

(N. f. S. Nr. 25/1587. Hamburg 1949.)

1243. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar ruten. Lys- og klokketønden Wismar 2 midlertidigt ombyttet med en lystønde.

Position. c. $54^{\circ} 04',5$ N. $11^{\circ} 26',6$ E.

Detaller. Lys- og klokketønden Wismar 2 er midlertidigt ombyttet med en sort- og rød-
stribet lysspirtønde, der viser hvidt et-blink hver 6^s , blink 2^s , mørke 4^s .

(N. f. S. Nr. 24/1522. Hamburg 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1244. (T). Danmark. Rødby Havn. Oplysning om dybde i indsejling.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/565 1949 udgår.

Position. c. $54^{\circ} 39',1$ N. $11^{\circ} 21',0$ E.

Detaller. Vanddybden i indsejlingen til Rødby havn er efter oprensning ikke under 3,8 m.

(Administrationsudvalget for Rødby, 5. Juli 1949.)

1245. (T). Danmark. Bornholm. Radiofyret på Ronne havn midlertidigt ude af virksomhed.

Position. $55^{\circ} 05'$ ($58''$) N. $14^{\circ} 42'$ ($02''$) E.

(Marineministeriet, 5. Juli 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1246. (T). Danmark. Kattegat. Kattegat SW. fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1028 1949.

Position. c. $56^{\circ} 06',0$ N. $11^{\circ} 09',0$ E.

Detaller. I anledning af, at Kattegat SW. fyrskib skal gennemgå hovedeftersyn, er fyrskibet ombyttet med et fyrskib, der på siderne er mærket *Kattegat SW.*, som har 2 master og fyrlyanternen anbragt på forreste mast. Fyrkarakteren uforandret: To-blink hver 30^s . Flammens højde: 12 m. Synsvidde: 12 (19) sm. Tågesignal, to-toner hvert 1^m , afgives med elektrisk ventilatorsirene, tonehøjde: 300 c/s. Radiofyret ændres, som følger:

Radiofrekvens 318,5 kc/s (942 m). Tonefrekvens: Umoduleret. Signalet er:

a) Bogstaverne <i>K S</i>	4,25 s.
b) Pause	1,25 s.
c) 1 lang streg	24,50 s.
d) Pause	30,00 s.
Hele udsendelsen	1 m.

Sendetider:

Usigtbart vejr: Kontinuerligt.

Klart vejr: Ilver nat Kl. 0130—0200.

(Fyrdirektoratet, 6. Juli 1949.)

1247. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Somærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1119 1949 udgår.

Position. c. 56° 12',1 N. 10° 19',3 E.

Detaller. Den S.-ligste sorte stage ud for Skødshoved ved lossepladsen for ammunition er genudlagt.

(Fyrdirektoratet, 6. Juli 1949.)

1248. (T). Danmark. Kattegat. Anholt havn. Motorredningsbåd midlertidigt fraværende fra sin station.

Position. Anholt havn: c. 56° 42',9 N. 11° 30',7 E.

Detaller. Den ved Anholt havn stationerede motorredningsbåd er midlertidigt fraværende fra sin station på grund af reparation.

(Redningsvæsenet, 4. Juli 1949.)

Månedsoversigt Nr. 7

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 7. Juli 1949.

- 1949** **Danmark.**
- 28/1215 Fortegnelse over vræg og skibsfartshindringer 1939—1949 i *danske* og nærliggende farvande.
8/447 Rogler for ombytning af afmærkningen ved *danske* minestrøgne ruter med vintersømærker under eventuelle isforhold.
21/922 Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i *danske* farvande.
- 1940** **I. Østersøen.**
- 1/3 } *Østersøen E. for Trelleborg-Wismar.* Oplysning om minefrie og minefarlige områder.
25/1092 }
1/7 } *Danmark. Gedser* anduvning. *Rodsand Rende.* Oprensningsarbejder. Oplysning om afmærkning.
1/10 } *Danmark. Bornholm. Ronne.* Havnearbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt.
22/968 } *Advarsel.*
27/1180 }
6/354 } *Danmark. Bornholm E.-kyst. Nekso havn.* Reparationsarbejder. Midlertidig lukning af havnebassin.
1/12 } *Østersøen. Christiansø E.* Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning.
19/843 }
1/13 } *Sverige. Østersøen.* Advarsel mod ankring og fiskeri.
1/14 } *Sverige. Karlshamn* indsejling. *Karlshamn* afmagnetiseringsstation. Forbudt område. Sejladsforskrift.
1/15 } *Sverige. Utlången—Falsterborev.* Færvandet ud for *Karlskrona.* Ankringsforbud.
22/970 } *Sverige. Öland S.* Bundfast fyr på *Ölands södra grund* under opførelse.
20/888 } *Sverige. Kalmarsund. Mönsterås.* Uddybningsarbejder.
1/16 } *Sverige. Gotland. Fårösund S.-lige* indsejling. *Slite* indsejling. Mineområder. Ankringsforbud.
1/18 } *Sverige. Stockholms Skærgård.* Forbudt område.
1/19 } *Sverige. Stockholms Skærgård.* Mineområder. Ankringsforbud.
1/20 } *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle.* Mineområde. Ankringsforbud.
1/21 } *Sverige. Bottniske Bugt.* Færvandet ud for *Sundsvall* og *Härnösand.* Mineområder. Ankringsforbud.
1/22 } *Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn* indsejling. Mineområde. Ankringsforbud.
1/23 } *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige* indløb. *Tjuvholmssundet.* Ankringsforbud.
25/1098 } *Finland.* Oplysning om minefrie og minofarlige områder ved *Finlands* kyster.
1/24 } *Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märket* fyr. Sejlanvisning.
25/1101 } *Finland. Finske Bugt. Porkala Omraadet S.* Oplysning om afmærkning.
1/26 } *U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos.* Forbudt områdes grænser forandret.

1949

- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt.* Ankringsforbud.
 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt område.
 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Seskær S.* Ankringsforbud.
 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE.* Ankringsforbud.
 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt.* Forbud mod ankring og fiskeri.
 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn.* Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
 1/33 U.S.S.R. *Leland. Libau* anduvning. Forbudt område.
 9/489 Polen. *Gdynia Red.* Frigivet område. Ankringsforbud.
 1/34 Polen. *Gdynia Havn.* Forbud mod sejlads.
 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn.* Sejlanvisning.
 27/1186 Polen. *Kolberg W.* Øvelsesområde. Advarsel.
 1/37 *Kielerkanalen.* Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.

(Se endvidere sidste afsnit.)

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

- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn.* Oplysning om midlertidige havnefyre.
 10/783 }
 24/1066 Danmark. *Sundet. Skovshoved ENE.* Kapsejladsmærke udlagt.
 24/1067 Danmark. *Sundet. Skovshoved havn SE. t. E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 2/72 Danmark. *Sundet.* Grænsen for losseplads forandret.
 2/73 Danmark. *Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
 18/813 Danmark. *Sundet. Københavns havn. 10 meter Bassinet.* Spidstønder inddrages. Baaker opføres.
 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn.* Svajepæl ikke på plads.
 24/1090. Danmark. *Sundet. Københavns havn. Langebro S.* Havnearbejder.
 26/1152 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Sydhavnen.* Oplysning om beulagt skibsskrog.
 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort fyr* midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
 2/76 Danmark. *Sundet. København. Provstenshavn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Afsandshage.* Skydeøvelser.
 28/1225 Sverige. *Sundet. Svinbådan* fyrskib ombyttes midlertidigt med resorvofyrskib.
 28/1226 Sverige. *Sundet. Malmö redd* fyrskib ombyttes midlertidigt med resorvofyrskib.
 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmö havn.* Lys- og klokke-tonde og lystønde midlertidigt inddraget.
 6/368 Sverige. *Sundet. Malmö frihavn.* Bjærgningsarbejder. Sejladsbestemmelse.
 19/860 Sverige. *Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet* fyrskib midlertidigt ombyttet med resorvofyrskib.
 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede rende. Mindre sandforskydning. Sømærker flyttet.
 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E.* Kapsejladsmærker udlagt.
 27/1188 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Grævet rende over *Tolkebarren.* Oplysning om dybde.
 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand.* Dybde midlertidigt aftaget.
 2/86 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund 7,0 m* rende. Dybde aftaget.
 26/1156 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund.* Stærkstrømsluftledning etableres. Opførelse af mastefundament. Arbejdsflåde udlagt.
 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.*-lige del. Dybde aftaget.
 2/89 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bandholm* gravede rende. Dybde midlertidigt aftaget.
 25/1112 Danmark. *Store-Bælt. Onsevig.* Havnefyre midlertidigt slukket.
 20/902 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Middelfgrund. Rudkøbing Løb N.* Lystønder midlertidigt inddraget.
 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.*-lige anduvning. Oplysning om grund. Sejlanvisning.
 2/96 } Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om dybde.
 28/1227 }
 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding.* Havnearbejder. Advarsel.
 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Fons Vig W.* Minefare. Spærret område.
 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/103 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* indsejling. Undervandshindring rapporteret.
 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mommark NE.* lystønde midlertidigt forandret.
 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelling Bugt.* Vragområde afmærket.

(Se endvidere sidste afsnit.)

- 1940
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
- 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskib ombyttet med reservefyrskib.
- 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionsslossoplads i uorden.
- 17/793 Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
- 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyr midlertidigt ude af virksomhed.
- 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
- 28/1231 Danmark. Isefjord. Gravede rende over *Lynæs Sand*. Oplysning om dybde.
- 2/111 Danmark. Isefjord. *Lynæs* havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 25/1115 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde havn. Lødefyr oprottet.
- 25/1138 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
- 2/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. *Egholm* bro delvis ødelagt.
- 2/115 Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Lystønder forbliver inddraget indtil videre.
- 2/116 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 26/1160 Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. *Tuse Næs*. Skydeøvelser. Advarsel.
- 21/961 Danmark. Isefjord. Kongsøre. Skydning med torpedoer. Advarsel.
- 28/1244 Danmark. Kattegat. Kattegat SW. fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.
- 2/121 Danmark. Kattegat. Odden kirke W. Minefare.
- 2/122 Danmark. Kattegat. Samsø NE. *Bosserne*. Hus ødelagt.
- 23/1029 Danmark. Kattegat. *Nekselø Bugt*. *Havnsø*. Havnearbejder påbegyndt.
- 18/842 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oprensingsarbejder. Afmærkning kan ikke forventes at være i orden.
- 27/1191 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
- 2/127 Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om havnearbejder. Sejlplanvisning.
- 2/128 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Midtermolen. Bolværksskred. Afmærkning udlagt.
- 16/771 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Østre Mole NNE. Dybde formindskes.
- 10/541 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Bassin IV. Havnearbejder.
- 27/1192 Danmark. Kattegat. Tangen SW. Randers Fjord S. Skydeøvelser. Advarsel.
- 28/1233 Danmark. Kattegat. Egens Vig. *Nappedam* bro midlertidigt uanvendelig.
- 2/132 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/133 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om dybde.
- 6/400 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-sømærke.
- 23/1030 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord indsejling. Oplysning om dybde.
- 2/136 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskib—*Hals Barre* fyr. Oplysning om lods.
- 2/138 Danmark. Kattegat. *Hirsholm* NW. Sømærke forsvundet.
- 28/1234 Danmark. Kattegat. *Læsø* N. fyrskib—*Skagens Rev* fyrskib. Spirtønder udlagt for minestrykning.
- 2/139 Danmark. Kattegat. Skagen—*Læsø* N. Oplysning om lods.
- 3/254 Danmark. Kattegat. Skagens havn. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetågesignal.
- 2/140 Danmark. Kattegat. Grenen E. Oplysning om miner.
- 2/144 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod ankring og fiskeri.
- 20/905 Sverige. Kattegat. *Vinga* fyrskib ombyttes med reservefyrskib.
- 28/1236 Sverige. Kattegat. Göteborg SW.-lige indsejling. *Sänkberget* lys- og klokketønde midlertidigt inddraget.
- 2/145 Sverige. Kattegat. Göteborg havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
- 2/147 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Løbet over *Hals Barre*. Søndforskydning.
- 22/1004 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
- 17/795 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Pæle med radarreflektorer forsøgsvis opsat.
- 2/146 Danmark. Limfjorden E.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
- 1/49 Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om flydedokker.
- 25/1121 Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Havnearbejder udfores.
- 2/148 Danmark. Limfjorden. Aalborg—*Løgstør*. *Bejstrup Løb*. Oplysning om dybde.
- 2/150 Danmark. Limfjorden. Nibe indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
- 2/151 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-side af svajebassin aftaget.
- 2/152 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/153 Danmark. Limfjorden. *Løgstør Grunde*. Oplysning om dybde i gravede rende.
- 1/69 Danmark. Skive Fjord. Båke væltet.
- 2/157 Danmark. Limfjorden Mors. Ørodde skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
- 2/158 Danmark. Limfjorden. *Vilsundbroen*. Passage vanskelig.
- 2/159 Danmark. Limfjorden. *Vilsund* anlægsbro (løsebroen) beskadiget.
- 14/702 Danmark. Limfjorden. *Oddesundbroen*. Midlertidigt forbud mod sejlads under visse brofag. Advarsel.
- 17/796 Danmark. Limfjorden. *Oddesundbroen* gennemsejling. Nyt fyr etableres.
- 24/1074 Danmark. Limfjorden. *Tyborøn Kanal*. *Sælhundeholm Løb C* lystønde midlertidigt flyttet.
- 18/825 Danmark. Limfjorden. *Tyborøn*. Oplysning om havnearbejder.
- 25/1122 Danmark. Limfjorden. *Tyborøn Kanal*. Vandstand. Puller.
- 2/165 Skagerrak. Losseplads for ammunition.
- 2/168 Danmark. Skagerrak. *Spirbakken* båke midlertidigt fjernet.

1940

- 2/169 *Danmark. Skagerrak. Svinkløv* båke midlertidigt fjernet.
 2/170 *Sverige. Skagerrak. Grebbestad.* Midlertidigt radiofyrr.
 25/1123 *Sverige. Skagerrak. Kosteroerne W. Grisbådarna* lys- og klokketønde midlertidigt inddraget.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

1949

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3/212 *Gronland W.-kyst. Godthaab* anduvning. *Koekoerne. Agtorsøuit* fyr tændt, men i uorden.
 Advarsel.
 26/1165 *Gronland W.-kyst. Sukkertoppen.* Midlertidige ledobåker opført.
 19/867 *Norge. Vest-Agder. Lista.* Fareområde.
 3/213 *Nordsøen. Jylland W.-kyst.* Oplysning om minefarligt område (*NEMEDRI*-område 12).
 3/214 *Danmark. Jylland W.-kyst.* Mineområde. Forbud mod sejlads.
 3/216 *Danmark. Nymindegab W.* Skydesøvelser.
 3/215 *Danmark. Horns Rev N.* Spærret område.
 3/217 *Danmark. Nordsøen. Horns Rev. Esbjerg ruten.* Vyl fyrskib midlertidigt ombyttet.
 3/218 *Danmark. Fanø Bugt.* Spærrede områder.
 3/219 *Danmark. Graadyb* anduvning. Sømærker udlagt.
 18/827 *Danmark. Graadyb Barre.* Oplysning om uddybningsmaskinens virksomhed.
 24/1077 *Danmark. Gravet rende over Graadyb Barre.* Oplysning om tilsanding.
 3/221 *Danmark. Graadyb.* Gravede rende. Sømærke flyttet.
 3/222 } *Danmark. Graadyb. Torre-Bjælke S.* Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-
 4/317 } fyr og besejling. Afmærkning midlertidigt forandret.
 3/224 *Danmark. Graadyb. Fanø. Nordby.* Oplysning om havnen.
 3/225 *Danmark. Hojer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om dybde.
 3/227 *Danmark. Lister Dyb.* Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/228 *Tyskland. Sild W.* Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.
 3/229 *Tyskland. Brunsbüttel.* Oplysning om afmagnetisering.
 2/230 *Tyskland. Helgoland.* Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/231 } *Nordsøen. Helgoland.* Bombardementsøvelser. Advarsel.
 19/868 }
 3/232 *Tyskland. Elben* Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 25/1126 *Tyskland. Nordsøen. Bremen* fyrskib midlertidigt ombyttet med lystønde.
 3/233 *Nordsøen S.-lige del.* Oplysninger om fyrskibene *S. 2, P. 11* og *P. 15*.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949

- 25/1141 *Færoerne. Myggenæs* radiofyrr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1174 *Færoerne. Myggenæs* fyrr forandres.
 26/1160 *Færoerne. Vaago. Sorvaag.* Havnearbejde. Advarsel.
 26/1170 *Færoerne. Nolso. Borin* fyrr og tågsignal forandres.
 24/1087 *Færoerne. Nolso* radiofyrr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1171 *Færoerne. Nolso* fyrr og radiofyrr forandres.
 26/1172 *Færoerne. Thorshavn.* Havnearbejder.
 26/1173 *Færoerne. Østero. Fuglefjord.* Havnearbejder. Advarsel.

1949

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 4/268 Nødmeldinger fra skibe.
 4/269 Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende miner og andre farer for sejladsen.
 4/270 Indberetning om observerede fejl ved fyrbelysning eller søafmærkning i danske farvande.
 4/271 Stednavne rettes i de danske søkort.
 4/272 Bekendtgørelse angående forbud mod sejlads, ankring og fiskeri i visse områder i danske farvande inden for linien *Skagen—Kristiansand*.
 4/328 } Oplysning om minefarligt område inden for *Skagen, W.*-for linien *Trelleborg—Wismar*
 15/748 } (*NEMEDRI*-område 50).
 21/960 }
 20/917 Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til sejlads i danske farvande.
 4/273 Politibekendtgørelse om forbud mod sejlads på *Flensborg Fjord*.
 4/274 Bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.
 4/275 Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.
 4/276 Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.

- 1049
 4/277 } Oplysninger om miner i *danske* farvande samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.
 16/776 }
 4/278 } Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.
 4/279 } Indskærpelse af vigopligt overfor minestrygere.
 4/280 } Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.
 4/281 } Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (*navigational warnings*).
 4/282 } Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (*mine warnings*).
 4/283 } Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
 4/284 } Udsendelse af radiotelegrammer til *danske* skibe.
 4/285 } Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
 4/286 } Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske* farvande.
 8/477 } Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
 6/392 } Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
 9/515 } Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
 13/678 } Daglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
 20/918 } Vragbjærgnings- og vragsprængningsskibe. Signalvisning.
- Finland.*
 4/288 } Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
 4/289 } *Skagerrak. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
 4/290 } *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængningsskibe for nær.
- Sverige.*
 4/291 } *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
 4/292 } *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
 4/293 } Sejlads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
 4/294 } Sejlanvisninger.
 4/295 } Afmagnetiseringsstationer.
- Tyskland.*
 4/296 } *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

- 6/337 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI*.
 9/516 }
 6/339 } *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrygne ruter.
 6/340 } *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrygne ruter i *danske* farvande i tåge
 20/919 } Oplysning om bredden af de minestrygne ruter samt minestrygne områder i tilslutning
 23/1022 } til ruterne.
 27/1190 }
- 6/341 } *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske* fyrskibe.
 6/342 } *Danmark.* Sejlads i *danske* ruter. Advarsel.
 6/343 } *Østersøen W.-lige del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
 23/1054 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lille-Bælt.* Rute 45 og 45 b. Afmærkning midlertidigt forandret.
 25/1136 } *Danmark. Lille-Bælt.* Rute 45 b. Somærke forsvundet.
 6/344 } *Danmark. Østersøen.* Del af rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.
 28/1241 } *Danmark. Nordsøen. Føbjerg ruten.* Vyl fyrskib midlertidigt ombyttet mod lys- og fløjte-tonde. *Fano* radiofyr sat i virksomhed.
 6/345 } *Finske Bugt. Helsingfors—Kronstadt* rute. Bredde delvis forøget.
 6/346 } *U. S. S. R. Letland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.
 10/556 } *Tyskland. Stralsund E.* ruten. Sejlanvisning.
 6/348 } *Tyskland. Stralsund N. og W.* Sejlanvisning.
 9/519 }
 28/1242 } *Tyskland. Rute 1—Stralsund.* Oplysninger om afmærkning.
 6/351 } *England.* Magnetiske miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.
 6/349 } *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af mellempunkter i skibsruiter. Advarsel.
 6/350 } *Tyskland. W.-lige Østersø.* Oplysninger om ruteafmærkning for vinteren.
 24/1088 } *Nordsøen. Humber—Elbe ruten. P. II* fyrskib ombyttet med reservefyrskib.

**Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
på grund af tilsanding og lign.**

1949		1949	
2/92	<i>Aasø bro.</i>	2/67	<i>Humblebæk.</i>
2/164	<i>Agger Tange bro.</i>	2/77	<i>Kastrup skibsbro.</i>
2/154	<i>Amtoft bro.</i>	1/9	<i>Klintholm.</i>
2/137	<i>Asaa.</i>	1/6	<i>Lundehøje.</i>
2/102	<i>Assens.</i>	2/149	<i>Løgstør.</i>
1/4	<i>Bagenkop.</i>	2/85	<i>Masnedøværkets Havn.</i>
1/11	<i>Bakkerne bådehavn.</i>	2/134	<i>Møllerup.</i>
2/98	<i>Ballen bro, Fyn.</i>	2/107	<i>Mommark.</i>
2/97	<i>Birkholm.</i>	2/150	<i>Nibe.</i>
2/88	<i>Bisserup bro.</i>	2/118	<i>Nykøbing S.</i>
2/99	<i>Bjørno landingsbro.</i>	2/80	<i>Nyord.</i>
8/459	<i>Bogense.</i>	2/119	<i>Odden.</i>
2/124	<i>Bregsnør.</i>	2/94	<i>Ristinge bro.</i>
2/160	<i>Dover Odde anlægsbro.</i>	11/565	<i>Rodby Havn.</i>
2/66	<i>Espergærde.</i>	14/696	<i>Sejersø.</i>
27/1198	<i>Feggesund bro.</i>	2/141	<i>Skagen.</i>
23/1020	<i>Gilleleje.</i>	2/68	<i>Sletten.</i>
2/130	<i>Grenaa.</i>	2/65	<i>Snekkersten.</i>
2/82	<i>Grønsund (Borgsted) færgebro.</i>	2/156	<i>Sonder-Draaby.</i>
2/135	<i>Hadsund.</i>	2/70	<i>Taarbæk.</i>
2/123	<i>Havnø anlægsmole.</i>	3/223	<i>Varde.</i>
2/101	<i>Hejlsminde.</i>	2/69	<i>Vedbæk.</i>
2/63	<i>Helsingør.</i>	2/112	<i>Veddelev bådehavn.</i>
4/297	<i>Hesnæs.</i>	2/106	<i>Vemmingbund bro.</i>
2/167	<i>Hirtshals.</i>	2/142	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/126	<i>Hov.</i>	2/143	<i>Østerby, Læsø.</i>

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° 05',7	11° 06',3	9	Vgl. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . + Vgv. S.-Tbt. S. f. Vg.	186.	Vrag.	42	1949
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.	186.	2 M. o. V.	1644	1940
54° 02',7	10° 53',0			186.	<i>Deutschland.</i> o. V. u/Sp.	1065	1949
54° 02',7	10° 47',9			186.		2227	1945
54° 04',0	10° 50',4		Vgt.-og ftd. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . SW. f. Vg. + Vgt. N.- Tbt. NE. f. Vg.	186.	<i>Cap Arkona.</i> o. V.	760	1949
54° 04',3	10° 50',4	4,2	Vgt. 1 ballon.	186.	<i>Thielbeck.</i>	975	1949
54° 22',8	11° 10',7			185, 186.	2 M. o. V.	1597	1942
54° 28',	11° 33',			186.	Uvh.	1629	1944
54° 28',2	11° 33',3	16		186.	Vrag.	414	1949
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.	186.	<i>Lehnskov</i> (Skonnert).	1151	1944
54° 32',9	11° 19',5	11,9		185, 186.	<i>Lidingö</i> (Dampsk.).	567	1946
54° 34',2	11° 14',3			185, 186.		704	1944
54° 34',4	11° 09',2			185, 186.	<i>Heil 23.</i>	1105	1949
54° 33',1	11° 00',5	1,0	Vgl. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . NNE. f. Vg. + Vgt. S.-Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Balteako.</i>	44	1949
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 36',6	10° 57',7	15,5		185, 186.	<i>Noordvaard</i> (Damp- skib).	1787	1945
54° 34',5	10° 56',6		Vgl. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . + Vgt. S.-Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Erfurt</i> (Dampsk.) o. V.	652	1948
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° 36',0	10° 54',6				Uvh.	860	1947
54° 35',4	10° 56',0	5,5	Vgl. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s . NE. t. N. f. Vg. + Vgt. S.-Tbt. SW. t. S. f. Vg.	185, 186.	<i>Ingrid Leonhardt</i> (Dampsk.).	1785	1948
54° 36',1	10° 54',6	17,1		185, 186.	<i>D W O 27</i> (Trawler).	1666	1947
54° 36',2	10° 54',6					568	1946
54° 35',0	10° 53',0		Farvandsbøje.		M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 36',2	10° 51',6	7,5	Vgl. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . S. f. Vg. + Vgt. N.- Tbt. NNE. f. Vg.	185, 186.	<i>Hedwigshütte</i> (Dampsk.).	652	1948
54° 35',1	10° 52',8			185, 186.	<i>V. S. 53</i> (Trawler).	1787	1945
54° 33',6	10° 52',5	3,0	Vgl. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . NNE. f. Vg. + Vgt. S.- Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Hugo Zeye.</i>	1002	1947
54° 35',5	10° 52',0			185, 186.	<i>R. 126</i> (Minestr.).	1787	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° 36',3	10° 51',3		2 bøjer agten for Vg.		<i>Ampell</i> (Holl. damp- sk.).	2352	1945
54° 35',0	10° 49',9				Agterskibet o. V.	2381	1945
54° 36',5	10° 49',6	8,8	Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Amstel</i> .	1330	1947
54° 26',7	10° 42',4			185, 186.	M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0			185.	o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 35',0	10° 47',5	18			(Landgangsfartøj).	1348	1946
54° 35',0	10° 42',5			185, 186.		568	1946
54° 42',9	10° 08',7	8	Vgt. 1 ballon.	185, 150.	(Motorskib).	975	1949
54° 41',2	10° 06',6	8	Vgt. 1 ballon.	185, 150.	<i>Maria Clausen</i> (Dampsk.).	975	1949

Desuden findes S. for linien Wester-Markelsdorf fyr—Schleimünde fyr talrige vrage i Kieler Bugt.

Sundet.

56° 05'	12° 34'				<i>Niels Juul</i> (Kvase).	1432	1940
56° 04',9	12° 34',6	15		131, 130.	Forg. eft.		
56° 04',5	12° 34',9	10,5		131, 130, 102, 100.	<i>Gunda Wal</i> (m/sk.).	1474	1948
					<i>Dana</i> (m/sk.).	1475	1948
55° 59',8	12° 38',8		Netbøje.	131, 130.	(Pram).	1441	1947
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130.	<i>Ernte</i> (Galease).	1282	1944
55° 50',0	12° 36',0	1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	131, 130.	<i>Sussi</i> (Lystfartøj).	1635	1948
55° 49',7	12° 42',1	23		131, 130.	Pram.	1192	1948
55° 47',9	12° 39',5		Strømbøje m. rød top.		<i>Havkatten</i> (Lystfar- tøj). M. o. V.	2037	1948
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 131, 130.	<i>Gudrun</i> (Galease).	2865	1940
55° 44',2	12° 38',9			133, 131, 130.	(Landgangsbåd).	1442	1947
55° 44',7	12° 44',0	6,7	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		<i>Torlak Viking</i> (Luft- fartøj).	945	1949
55° 41',7	12° 41',0				Forg. eft.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 131, 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° 37',1	12° 41',1		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	(Tysk luftfartøj) o. V.	650	1946
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	10,6		133, 132, 130, 188.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). u/Sp.	1910	1948
55° 30',1	12° 40',2	10,1		133, 132, 130, 188.	<i>Lena Raeder</i> (Tysk ministryger). u/Sp.	1465	1948
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130, 188.	<i>Cronshagen</i> (Dampsk.).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1	10		132, 130, 188.	<i>Holland</i> (Bugserb.). u/Sp.	1064	1948

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° 27',3	12° 30',2	10,5		132, 130, 188.	Uvh.	1770	1948
55° 26',5	12° 30',1				(Tysk minestryger).	2218	1948
55° 24',8	12° 38',7	5,6	Vglt. Et-Blk. 3 s. W. t. S. f. Vg.	132, 130, 187, 188.	Acacia (Svensk m/s) + Edith (m/egl.) o. V.	1194	1948
55° 24',4	12° 36',3		Vglt. To-Blk. 10 s. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	132, 130, 187, 188.	Odin. (Dampsk.).	1378	1947
55° 23'	12° 35'	10,5		132, 130, 187, 188.	Argo (Galease). Forg. efts.	399	1945
55° 19',7	12° 32',4				Marianne (Dampsk.).	1380	1948
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	133, 132, 130.	(Mudderpram).	1649	1942
55° 30',1	12° 25',9	11,3		132, 130.	Gerda (Stenfisker).	871	1946
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
55° 23',4	12° 39',0		Vglt. Et-Blk. 3 s. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 188, 187, 130.	Henrik (Dampsk.).	1109	1949
Smaalandsfarvandet.							
54° 51',8	12° 13',0	0		162, 187.	Johanne (Skonnert).	2897	1940
54° 58',7	11° 52',1			161, 140.	Hedvig (m/skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	Ruth (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	Hinrich (m/skib).	1550	1944
54° 56',7	11° 36',6				Uvh.	1703	1945
					Muligvis identisk m. ovenstående vrag.		
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	Erna (m/galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	Pioner (m/skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3	10,0		160, 140.	Emanuel (m/skib).	1059	1946
55° 04',0	11° 23',2	14,4		142, 160, 140.	Svend Dahl (3-mastet skonnert).	1542	1946
55° 02',5	11° 19',7	3,5		160, 140.	Amor (Galease).	1060	1946
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 142, 140, 185.	Valborg (m/jagt).	1025	1943
55° 06',0	11° 19',0	7,6		142, 160, 140.	Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2				Peter (Lægter).	1178	1942
55° 10',2	11° 17',4				10,2	143, 142, 160, 140.	Emilie (Galease).
Store-Bælt.							
55° 43',1	10° 47',2			141, 103, 140.	Uvh.	542	1944
55° 40',3	10° 46',8			(Landgangsfartøj).	1366	1946	
					PD.		
55° 16',4	10° 53',4	14,6		143, 142, 141, 140.	Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3			143, 141, 142, 140.	Viking (m/skonnert).	550	1942
55° 13',7	10° 57',7				Else (Fiskerkutter).	1092	1943
					Forg. efts.		
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140.	Capella (Jagt).	1323	1944
55° 09',0	11° 07',4	5,3		143, 142, 140.	Uvh.	969	1948

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° 08',1	11° 02',0	11,7		143, 142, 140.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). u/Sp.	1682	1948
55° 06',3	11° 03',2			142, 140.	PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140.	<i>Assistent</i> (m/galease).	1123	1943
55° 04',8	11° 03',9				Vrag.	1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				<i>Arele</i> (Dampsk.). Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185.	<i>Uve</i> (Tysk minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8	13,4		142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.).	1055	1949
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> (Dampsk.).	856	1945
54° 58',6	10° 55',0	7,3	Jspir. hv. NE. t. E. f. Vg. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Pallas</i> (Dampsk.). u/Sp..	690	1948
54° 58',4	10° 56',8	13	Jspir. hv. E. t. N. f. Vg. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (m/skib).	980	1949
54° 58',1	11° 01',6		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. u/Sp.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8	15		142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.).	1683	1948
54° 54',2	10° 51',7			142.	Uvh.	302	1946
54° 52',0	10° 56',8	5½		142.	(Pram).	547	1946
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 47',0	10° 53',1				(Ponton).	716	1942
54° 44',6	10° 45',4			142, 140, 185.	Vrag.	1219	1945

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170.	<i>Marie</i> (Jagt).	1837	1940
54° 54',3	10° 40',4	1,5	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	172, 170.	Mudderpram.	947	1949
55° 01',4	10° 13',9			170, 152, 150, 185.	(Luftfartøj).	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn spidstd.	114, 103, 150, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 33',0	9° 54',5	10	Grøn spidstd.		<i>Rasmine</i> (Fiskerkut- ter).	1389	1946
55° 33',3	9° 46',7			151, 150.	Uvh.	1378	1940
55° 40',2	9° 44',4		Rød netbøje.		Luftfartøj.	933	1948
55° 31',1	9° 42',9				<i>Bodil</i> (Fiskerfartøj).	2247	1948
55° 26'	9° 42'				<i>Alraune</i> (Fiskerbåd). P. D.		
55° 22',7	9° 40',2				(Muligvis luftfartøj).	874	1946
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbåd). Forg. efts.	2463	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° 21',0	9° 43',3	4,0		151, 150.	<i>Turisten</i> (Postbåd).	1298	1947
55° 06'	9° 37'				<i>AA. 365 Bjørn</i> (Fiskerkutter).	1453	1945
55° 03',5	9° 34',5			151, 152.	Uvh.	1686	1948
55° 03'	9° 52'				(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0			152, 150, 185.	<i>Gerda og Norden</i> (Fiskerkuttere).	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8				<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 53',5	10° 15',7	16	Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	170, 152, 150, 185.	(Tysk undervandsb.).	1914	1945
54° 53',0	9° 36',0				Vrag. Man skal altid gå N. om Vglt.	556	1945
54° 49',8	9° 47',2	23,2		154, 152, 150, 185.	Undervandsbåd.	1383	1948

Vrag i Flensborg Fjord: Se endvidere E. f. S. Nr. 1/81, 4/336 og 4/337 1948.

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 100.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156.</i> (Fiskerkutter).	411	1943
56° 15',5	12° 15',7	15,5		102, 100.		765	1945
56° 13',8	12° 14',7			<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944	
56° 13',8	12° 11',6	15,1		130, 102, 100.	<i>Desdemona</i> (Dampsk.)	2099	1948
56° 10'	12° 07'			102, 100.	<i>Burnlef</i> (Tysk damp- skib).	1525	1945
56° 05',7	12° 07',5		Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.		<i>Karoline</i> (m/tjalk).	757	1946
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 10'	10° 47'				<i>Themis</i> (s/s).	539	1949
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 100.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V. Forg. efts.	1574	1944
56° 13'	11° 29'			102, 103, 100.	(Luftfartøj).	1284	1944
56° 00',0	11° 17',9				<i>Kastor</i> (Bugserbåd).	287	1948
					<i>Brænsodde</i> (Lægter).		
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	<i>Drejo</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	13,5		102, 103, 100.	<i>Dejro</i> (m/galease).	293	1946
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 08',9	11° 24',4	12,5		103, 102, 100.	<i>Bremen</i> (Bugserbåd).	1383	1947
56° 09',7	11° 18',6	10	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	103, 102, 100.	<i>Utwiken</i> (Dampsk.).	1741	1948
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.). PD.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		

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
56° 06',0	11° 09',5				(Landgangsfartøj).	881	1946
56° 07'	11° 08'			102, 103, 100.		805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 05',9	11° 07',0	12,8		103, 102, 100.	Wotan (Bugserbåd).	1382	1947
56° 04',2	11° 13',3			103.	Maja (m/galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103.	Louise (m/jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103.	Fortuna (m/skib).	575	1944
56° 01',7	11° 03',3	13		103, 102, 100.	V.P. 6507 (Tysk for- postskib).	1724	1948
56° 01'	11° 08'				Gretha F. N. 151 (Fiskerkutter).	634	1948
56° 00'	11° 03'			102, 103.	(Luftfartøj).	1285	1944
55° 59'½'	11° 04'½'				(Luftfartøj).	667	1945
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9	6		141, 103, 140.	Erna (m/skonnert).	2128	1948
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj) PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj) PD.	1225	1944
55° 50'½'	10° 55'	10,0		103, 100.	Vrag.	837	1947
55° 48',1	10° 53',9	13		141, 140, 103, 100.	Kaiser (Tysk trans- portsk.).	1168	1946
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',6	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	Rita (Dampsk.).	1388	1943
55° 45',5	10° 34',2	2,4	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	Elsa (Dampsk.). u/Sp.	916	1946
55° 39',0	10° 32',7			100, 103.	Uvh.	427	1948
55° 43',8	10° 10',1				(Stenfiskerfartøj).	2309	1940
55° 42'	10° 22'				Forg. efts.		
55° 45',9	10° 29',4	25,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 103, 140, 150.	(Hollandsk kutter).	1688	1946
55° 48',5	10° 28',1	5,0		112, 114, 103, 100.	(Tysk minepram).	2525	1945
55° 48',5	10° 28',1	5,0		112, 114, 103, 100.	Minde (m/galease).	1373	1942
56° 01',0	10° 39',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 103, 102, 100.	Fanny (m/gl.) M. o. V.	2043	1948
56° 05'½'	10° 38'				(Tysk transportskib + 2 torpedojagere).	660	1946
56° 03',2	10° 21',9				PD. Forg. efts.		
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	(Luftfartøj).	1123	1947
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	Ragnhild (m/tjalk).	1620	1941
					Odin (m/kuif) ned- sprængt til i flugt med havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5			103, 102, 100.	Forg. efts.	903	1947
56° 08',4	10° 52',0				Freja (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12'½'	10° 56'½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	16,0		103, 102, 100.	Bundekuh (Trawler).	960	1946
56° 20',0	11° 07',2		El. r. + Vgv. 1 Fl. W. t. S. f. Vg.	102, 103, 100.	Poseidon. M. o. V.	530	1948

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
56° 19',1	11° 09',2	18,8		102, 103, 100.	<i>Flid</i> (Motorkuf).	693	1948
56° 20',8	11° 09',5				Uvh.	1545	1946
56° 1/2'	11°				PD. Imellem Fornæs og Gerrild. M. o. V.	535	1945
56° 26 1/2'	11° 10'	c. 1			(Skonnert). Muligvis identisk med oven- stående.	1857	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 32',6	11° 00',4	9,6		102, 100.	<i>Tilla</i> (Norsk m/gale- ase).	1722	1947
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',0	11° 06',5	8,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Holger</i> (Sandpumper).	851	1947
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Anø</i> (m/skib).	1466	1941
56° 42',7	11° 02',5	9,0	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg. + Jspir. u. L. NE. f. Vg. + gr. netbøje i Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Damp- skib). u/Sp.	737	1949
56° 47',2	11° 03',5	10,0		102, 100.	<i>Rota</i> (m/skib).	1299	1948
56° 38',7	10° 55',6	6	Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.		(Mindre skib).	1758	1946
56° 37',6	10° 55',1	5,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Jytte</i> (m/skib).	839	1947
56° 46',3	10° 54',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Dolly</i> . M. o. V.	617	1948
56° 45',6	10° 55',4	4,8	Jspir. u. L. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	615	1948
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (m/skib).	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				M. o. V. Rundholt, tilsynela- dende fast i bun- den.	1763	1943
56° 38'	10° 37'				<i>Tove</i> (m/s).	330	1947
56° 46',5	10° 40'				<i>Duen</i> (m/skib). M. o. V.	361	1948
56° 45',2	10° 29',9		Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	102, 104, 100.	<i>Grethe</i> (m/galease). M. o. V.	572	1947
56° 44',5	10° 32',1		El. hv. + 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hercules</i> (m/s). M. o. v.	1072	1949
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.	Vrag.	883	1942
56° 40',6	11° 33',3				<i>Jutlandia</i> (Kutter).	1115	1945
56° 34'	11° 30'				Luftfartøj.	698	1949
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5			102, 100.	Vrag.	440	1944
56° 47',2	11° 12',5			102.	Forg. efts.	2499	1945
56° 47',3	11° 10',0		1 mindre bøje.	102, 100.	<i>H. 203. Elna</i> (Fisker- fartøj).	1529	1945
56° 50',4	11° 08',4	10		102, 100.	<i>Batavia III.</i> (Dampsk.).	1402	1946
56° 49',4	11° 12',8	2,3			<i>Kirsten</i> (m/galease).	360	1948
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	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
56° 52'	11° 12'		Boje m. flag		<i>F. N. 545. Nøkken</i> (Fiskerkutter).	1710	1946
56° 51',5	11° 17',8				<i>Hecksey</i> (m/skib). Forg. efts.	404	1944
56° 50',5	11° 21',3				<i>Bogo</i> . Forg. efts.	1376	1945
56° 50',1	11° 23',1	11,3		102, 100.	<i>Ingeborg</i> (Tysk dampsk.).	735	1947
56° 50',6	11° 27',0	10		102, 100.	(Tysk ministr.).	1040	1947
56° 57',4	11° 37',5				Forg. efts.	758	1946
56° 59',3	11° 45'	47			(Mindre slæbebåd).	1370	1946
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° 28'	11° 31',0				<i>Musse</i> (Fiskerkutter).	297	1946
56° 48',6	10° 53',2	10		102, 100.	<i>M/S Olympia</i> .	661	1948
56° 49',7	10° 53',3		Vgl. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	<i>København</i> (Dampsk.). o. V.	1209	1948
56° 50',8	10° 35',5				Uvh.	1010	1947
56° 51',8	10° 37',0	1,0	Vgl. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hartmut</i> (Køleskib).	1447	1947
56° 51',4	10° 41',1	1			(Antagelig et mindre skib). Forg. efts.	1455	1945
56° 52',2	10° 48',8	10,1		102, 100.	(Tysk ministryger).	931	1947
56° 53',0	10° 31',0			102.		1677	1944
56° 53',7	10° 31',6	9,0		104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.).	1242	1946
56° 53',8	10° 30',1	5,1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	(Tysk vagtskib). u/Sp.	846	1947
56° 54',5	10° 27',8	3	1 sort flag.		Uvh.	1195	1949
56° 54',1	10° 30',3	8,0		104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.).	907	1947
56° 54',5	10° 26',2	8,3		104, 102, 100.	<i>Lise</i> (m/galease).	842	1947
56° 58',1	10° 27',3	9,7		106, 104, 101, 100.	<i>Prins Carl</i> (Svensk motorgalease).	984	1947
56° 58',0	10° 26',9	1,8	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	106, 104, 101, 102, 100.	<i>Hodnaberg</i> (Norsk dampsk.).	1531	1947
56° 58',3	10° 50',6	9,5		101, 102, 100.	<i>Gofr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1192	1947
56° 58',5	10° 52',0				Uvh.	970	1942
57° 01',1	10° 48',4		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	101, 100.	<i>K. 260</i> (Ministryger).	1011	1947
57° 01'	10° 44'				<i>Skandia</i> (Kutter). o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43'	13/4			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				Vrag. o. V.	864	1945
57° 11',1	10° 46',5		Vgl. Et-Blk. 5 ^s . SW. f. Vg.	101, 100.	<i>Tübingen</i> (Tysk dampskib). M. o. V.	582	1949

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
57° 12'	10° 44'			100, 101.	(Luftfartøj).	411	1945
57° 15',2	10° 34',1			101.	<i>Trio</i> (m/galcasc).	2527	1945
57° 15',5	10° 50',8				Vrag. o. V.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				<i>Anna Peters</i> (Tysk mineskip). c. 200 m fra land.	560	1945
57° 19',4	10° 34',4				<i>Smut</i> (Fiskerfartøj).	2227	1948
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.	<i>Freden</i> (Fiskekutter).	601	1942
57° 25',1	10° 35',5	9,9		101, 100.	<i>Neukuh</i> (Dampsk.).	1032	1949
					u/Sp.		
57° 25',5	10° 33',7	7,8	Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Gisela</i> (Tankløgter).	983	1949
					u/Sp.		
57° 24',3	10° 49',9				Destroyer (Tysk).	543	1949
57° 27',5	10° 46',2			101.	Skfh.	780	1941
57° 29'	10° 48'				<i>Nordpilen</i> (Fisker- kutter).	561	1944
57° 29',9	10° 37',5				(Luftfartøj).	1844	1943
57° 33',4	10° 59',5				Vrag (Dampskib) muligvis <i>Svea</i> .	544	1949
57° 36',7	11° 03',0	10		101, 100.	Uvh.	1510	1940
57° 39',1	10° 45',0	13		101, 100, 92.	<i>Hamm</i> (Dampsk.).	1842	1948
					u/Sp.		
57° 39',4	10° 46',9				Vrag (barkskib).	545	1949
57° 39',6	10° 54',5				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 40',3	10° 49',9				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 39',7	10° 44',0				Vrag (jernskib).	546	1949
57° 40',8	10° 41',4	13		101, 100.	<i>Rygga</i> (Dampsk.).	1388	1948
57° 41',7	11° 00',7				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 41',9	10° 57',2				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 42',2	11° 02',5				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 42',4	10° 53',0				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 42',9	10° 44',8				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 43'	10° 59'			101, 100.	(Tysk dampsk.).	1671	1947
57° 43',5	10° 37',5	4,0			(Forpostbåd).	933	1947
57° 44',1	10° 42',0				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 44',8	11° 05',6				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 47'	10° 58',5				<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).	1181	1940
57° 37',7	10° 59',5				(Luftfartøj).	1161	1947
57° 28',3	10° 58',7	27			(Mindre fartøj).	1371	1946
57° 29'	11° 02',3				<i>F. N. 292, Sigrid</i> (Fiskerkutter).	1282	1946
57° 15',8	11° 15',5	1,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	Kutter (svensk).	1034	1949

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
57° 27',0	11° 25',5				R. 228 (Tysk mine- stryger). Pladsens længde skal mulig- vis være 11° 25' (05") E.	1381	1945
56° 24'	12° 31'				Vrag.	1720	1941
56° 33',0	12° 54',6				Vrag.	781	1944
56° 37',2	12° 16',0				Vrag.	862	1945
56° 38',8	12° 37',6	10		102, 100.	Goma (Dampsk.).	1068	1948
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

56° 55',1	9° 04',1		2 Vgv. m. Fl. + 2 klodsbøjer.	104.	(Luftfartøj).	1530	1948
56° 34',7	8° 33',6		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		(Pram med rambuk).	1194	1947

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 47'	11,4			<i>Eischersheim</i> (Dampsk.).	1590	1941
57° 28'	9° 38'				Vrag. M. o. V.	551	1946
57° 27'	9° 39'				M. o. V. Muligvis identisk med foran- stående.	1148	1946
57° 16',0	9° 35',2		2 båker på land, der viser El. hv., og som angiver retningen til vraget.	92.	<i>Mercurius</i> (Dampsk.).	1644	1948

Nordssøen.

56° 52',5	7° 45',0				Vrag.	1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		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° 50',4	7° 33',1		Vgl.- og Flt. To- Blk. 10 ^s . NE. f. Vg. + Vgt. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	93.	<i>Sierra Cordoba</i> . o. V.	670	1949
55° 31',8	7° 52',2				<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944
55° 26'	7° 58'	2½			Vrag.	155	1948
55° 25',8	8° 14',8	3,5	Vgl. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	(Tysk trawler).	1324	1946
55° 28',3	8° 23',3				(Vrag). Tørt ved lav- vande.	491	1943

I. Østersøen.

1216. Danmark. Bornholm. Rute 54. Rønne lys- og fløjtetonde atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1179 1949 udgår.*Position.* c. 55° 04',6 N. 14° 38',7 E.

(Marineministeriet, 2. Juli 1949.)

1217. Sverige. Utlängan—Falsterborev. Ystad indsejling. Tågesignal oprettet ved Ystad nedre fyr.*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1007 1949.*Position.* c. 55° 25' N. 13° 50' E.*Detaller.* Ved Ystad nedre fyr er opstillet en tyfon, med hvilken der som tågesignal afgives en-tone hver 30^s, tone 3^s, pause 27^s.*Kort* Nr. 189, 188, 180 og 181.*Publikationer.* Danske Lods III, side 280.

(U. f. s. Nr. 26/1458. Stockholm 1949.)

1218. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 28. Juni—2. Juli, 4.—8. og 12.—15. Juli 1949, hver dag Kl. 0800—1600.*Position.* Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23°, og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,4 sm N. for Vitemölla) går i retning 134°.

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 26/1457. Stockholm 1949.)

1219. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå skærgaard. Bombekastnings- og skydeøvelser.*Tidspunkt.* 30. Juni—17. Juli 1949.*Position.* Stora Skorvgrundet N.-spids: c. 65° 27',5 N. 22° 17',5 E.*Detaller.* Bombekastnings- og skydeøvelser foretages i nævnte tidsrum på Stora Skorvgrundet, 9,7 sm SSE. for Luleå.

Under skydning eller bombekastning er røde flag hejst ved S.-lige stangmærke og på Stora Skorvgrundet N.-spids.

F a r e o m r å d e t: Stora Skorvgrundet, Sandgrundsfjärden og Kallfjärden inden for linien: Stora Skorvgrundet N.-spids—Södra Espens N.-spids—punktet 1,35 sm S. for Gråskälsgrundet N.-spids—punktet 0,54 sm E. for Germandö fyr—Stora Skorvgrundet N.-spids.

(U. f. s. Nr. 26/1450. Stockholm 1949.)

1220. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Fyr midlertidigt slukket. Lystønde udlagt.*Position.* c. 54° 11',1 N. 12° 05',5 E., på E.-molens yderende.*Detaller.* a) På grund af reparationsarbejder er fyret på ovennævnte plads midlertidigt slukket.b) En sortmalet lystønde, der erstatter ovennævnte fyr, er midlertidigt udlagt c. 25 m N. for molehovedet. Lystønden viser rødt lys med formørkelse, fire-formørkelser hver 18^s, lys 8^s, mørke 1^s, lys 2^s, mørke 1^s, lys 2^s, mørke 1^s.

(N. f. S. Nr. 25/1597. Hamburg 1949.)

1221. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Afmærkning forandret.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* A. Nedennævnte afmærkning er udlagt på bagbords side af løbet til Wismar:

1. 53° 57' 09" N. 11° 24' 07" E.: Sort spidstønde, mærket 8 og med 1 sort kegle med nedadvendt spids som topbetegnelse.

- | | | | | |
|-----|----------------|-----------------|-------------------------|--|
| 2. | 53° 57' 02" N. | 11° 24' 23" E.: | Sort spidstønde, mærket | 8 a. |
| 3. | 53° 56' 52" N. | 11° 24' 37" E.: | — — , — | 9. |
| 4. | 53° 56' 41" N. | 11° 24' 50" E.: | — — , — | 10. |
| 5. | 53° 56' 31" N. | 11° 25' 03" E.: | — — , — | 11. |
| 6. | 53° 56' 14" N. | 11° 25' 18" E.: | — — , — | 12. |
| 7. | 53° 56' 01" N. | 11° 25' 27" E.: | — — , — | 13. |
| 8. | 53° 55' 47" N. | 11° 25' 35" E.: | — — , — | 14. |
| 9. | 53° 55' 33" N. | 11° 25' 44" E.: | — — , — | 15. |
| 10. | 53° 55' 22" N. | 11° 25' 53" E.: | — — , — | 16 og med 1
sort kegle med nedadvendt spids som
topbetegnelse. |
| 11. | 53° 55' 09" N. | 11° 26' 05" E.: | Sort spidstønde, mærket | 17. |
| 12. | 53° 54' 57" N. | 11° 26' 17" E.: | — — , — | 18. |
| 13. | 53° 54' 44" N. | 11° 26' 28" E.: | — — , — | 19. |
| 14. | 53° 54' 32" N. | 11° 26' 42" E.: | — — , — | 20. |
| 15. | 53° 54' 19" N. | 11° 26' 54" E.: | — — , — | 21 og med 1
sort kegle med nedadvendt spids som
topbetegnelse. |
| 16. | 53° 54' 13" N. | 11° 27' 04" E.: | Sort spidstønde, mærket | 22. |
| 17. | 53° 54' 08" N. | 11° 27' 13" E.: | — — , — | 23 og med 1
sort kegle med nedadvendt spids som
topbetegnelse. |
- B. Nedennævnte afmærkning er udlagt på styrbords side af løbet til Wismar:
- | | | | |
|-----|----------------|-----------------|---|
| 1. | 53° 57' 08" N. | 11° 24' 06" E.: | Rød spirtønde, mærket I og med 1 rød
kegle med opadvendt spids som top-
betegnelse. |
| 2. | 53° 57' 00" N. | 11° 24' 20" E.: | Rød spirtønde, mærket I I. |
| 3. | 53° 56' 52" N. | 11° 24' 35" E.: | — — , — K og med 1
rød kegle med opadvendt spids som
topbetegnelse. |
| 4. | 53° 56' 41" N. | 11° 24' 48" E.: | Rød spirtønde, mærket L. |
| 5. | 53° 56' 30" N. | 11° 25' 01" E.: | — — , — M og med 1
rød kegle med opadvendt spids som
topbetegnelse. |
| 6. | 53° 56' 22" N. | 11° 25' 09" E.: | Rød spirtønde, mærket M I. |
| 7. | 53° 56' 13" N. | 11° 25' 15" E.: | — — , — N og med 1
rød kegle med opadvendt spids som
topbetegnelse. |
| 8. | 53° 56' 00" N. | 11° 25' 24" E.: | Rød spirtønde, mærket O. |
| 9. | 53° 55' 47" N. | 11° 25' 33" E.: | — — , — P. |
| 10. | 53° 55' 33" N. | 11° 25' 42" E.: | — — , — Q. |
| 11. | 53° 55' 21" N. | 11° 25' 52" E.: | — — , — R. |
| 12. | 53° 55' 09" N. | 11° 26' 03" E.: | — — , — S. |
| 13. | 53° 54' 56" N. | 11° 26' 16" E.: | — — , — T. |
| 14. | 53° 54' 44" N. | 11° 26' 28" E.: | — — , — U. |
| 15. | 53° 54' 31" N. | 11° 26' 41" E.: | — — , — V. |
| 16. | 53° 54' 19" N. | 11° 26' 52" E.: | — — , — W. |
| 17. | 53° 54' 11" N. | 11° 27' 01" E.: | — — , — X. |
| 18. | 53° 54' 06" N. | 11° 27' 12" E.: | — — , — Y. |

C. Den tidligere afmærkning, regnet fra tønden, der var mærket I, er inddraget.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 24/1451. Hamburg 1940.)

1222. Tyskland. Lübeck Bugt. Vragafmærkning flyttet.

Ny position. c. 53° 58',7 N. 10° 55',1 E.

Detaller. Vragtønden med W.-topbetegnelse, der er mærket *Wrackgebiet W.*, er flyttet 100 m i retningen 270° til ovennævnte nye position.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 25/1600. Hamburg 1949.)

1223. Østersøen. Rute 1 og rute 28. Oplysning om vrags plads.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1954 1948 udgår.*Rettel position.* c. 54° 37',3 N. 10° 48',3 E.*Detaller.* Vraget af m/s *Massima*, der er afmærket med en vraglystønde udlagt 70 m W. for vraget, ligger sunket på ovennævnte rettede position.*Kort* Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 24/1522. Hamburg 1949.)

1224. Tyskland. Kieler Bugt. Kiel fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 19/855 1949 udgår.*Position.* 54° 29' 48" N. 10° 18' 39" E.*Detaller.* Kiel fyrskib er atter udlagt på plads. Reservefyrskibet er inddraget.

(N. f. S. Nr. 25/1602. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1225. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan fyrskib ombyttes midlertidigt med reservefyrskib.***Tidspunkt.* c. 1. Juli 1949.*Position.* c. 56° 10' 24" N. 12° 30' 47" E.*Detaller.* Svinbådan fyrskib vil midlertidigt blive ombyttet med et reservefyrskib, der er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og tågesignal uforandret. Tågesignal afgives med damp-tyfon.

(U. f. s. Nr. 25/1473. Stockholm 1949.)

1226. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd fyrskib ombyttes midlertidigt med reservefyrskib.*Tidspunkt.* c. 1. Juli 1949.*Position.* c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.*Detaller.* Malmö redd fyrskib vil midlertidigt blive ombyttet med et reservefyrskib, der er mærket *Reserv.* Fyrkarakteren er uforandret. Tågesignal med tyfon erstattes med klokke: 4-slag hver 2^m.I tåge affyres desuden et-skud hver 4^m i c. 1/2 time, når færgen til Malmö forventes at passere.

(U. f. s. Nr. 25/1472. Stockholm 1949.)

1227. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/96 1949.*Position.* c. 54° 51' N. 10° 33' E.*Detaller.* Ved kontrolmålingen den 28. Juni 1949 af sejløbet i Klørdyb fandtes dybden i løbet at være aftaget til 2,1 m.

(Fyrdirektoratet, 4. Juli 1949.)

1228. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Geltinger Bugt. Vrag fjernet.*Positioner.* a) 54° 47' 35" N. 9° 49' 32" E.

b) 54° 48' 14" N. 9° 48' 57" E.

Detaller. Vragene af to u-både, der var sunket på ovennævnte pladser a) og b), er fjernet.

(N. f. S. Nr. 24/1452. Hamburg 1949.)

1229. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Vrag fjernet.*Position.* 54° 49' 57" N. 9° 29' 59" E.*Detaller.* Vraget af en u-båd, der var sunket på ovennævnte plads, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 24/1452. Hamburg 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1230. (T). Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyrt midlertidigt ude af virksomhed.

Position. 55° 57' (55") N. 11° 50' (51") E.

Detaller. Tågesirenen og radiofyret på Hundested havn S.-lige mole er midlertidigt ude af virksomhed på grund af reparation af molen.

(Marineministeriet, 4. Juli 1949.)

1231. Danmark. Isefjord. Gravet rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1114 1949.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 29. Juni 1949 fandtes dybden ikke at være under 7,2 m.

(Hundested lodseri, 29. Juni 1949.)

1232. Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om dybdeforhold, vandstand, havnekontorer og meteorologisk instituts vejrmeldinger.

Position. Aarhus: c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.

Detaller. 1) Dybden i Benzinhavnen er 9,1 m, ved bolværkerne 8—9,1 m. Dybden i Aahavnen er 5,3 m, ved bolværkerne 1,5—3,5 m.

2) Forskellen mellem middel-højvande og lavvande er 0,3 m.

3) Havnens administrationskontor (Havneingeniørens kontor) ligger Havnegade 50.

Havnekaptajnens kontor ligger Mindet 18, ved Aahavnens S.-side bag kaj 2. Havnekaptajnens kontor er centralsted for danske og de vigtigste udenlandske efterretninger for søfarende.

4) Meteorologisk instituts daglige vejrmeldinger samt meldinger om uro i vejret, is og navigationsforhold opslås i en opslagskasse, der er anbragt på havnekaptajnens kontors facade.

Kort Nr. 112 og 103.

Publikationer. Danske Lods II, side 183 og 184. Havnelods, side 38, 39 (planen) og 43.

(Havneingeniøren, Aarhus, 18. Juni 1949.)

1233. (T). Danmark. Kattegat. Egens Vig. Nappedam bro kan midlertidigt ikke benyttes.

Position. c. 56° 16',7 N. 10° 29',8 E.

Detaller. Nappedam bro er midlertidigt uanvendelig på grund af reparation.

(Køls godskontor, 29. Juni 1949.)

1234. Danmark. Kattegat. Læsø N. fyrskib—Skagens Rev fyrskib. Spirtønder udlagt for minestrygning.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. På strækningen Læsø N. fyrskib til Skagens Rev fyrskib er der til brug for minestrygningsfartøjer udlagt nedennævnte 8 rødmaledede spirtønder uden lys:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1) 57° 33',8 N. 11° 16',4 E.: | Rødmalet spirtønde, mærket 1. |
| 2) 57° 35',4 N. 11° 12',4 E.: | — , — 2. |
| 3) 57° 36',8 N. 11° 08',4 E.: | — , — 3. |
| 4) 57° 38',4 N. 11° 04',3 E.: | — , — 4. |
| 5) 57° 40',0 N. 11° 00',2 E.: | — , — 5. |
| 6) 57° 41',6 N. 10° 56',0 E.: | — , — 6. |
| 7) 57° 43',1 N. 10° 52',0 E.: | — , — 7. |
| 8) 57° 44',7 N. 10° 47',8 E.: | — , — 8. |

Ann. Spirtønderne, der er udlagt i minefarligt område med en indbyrdes afstand af 2,7 sm, er søfarten uvedkommende.

(Fyrdirektoratet, 5. Juli 1949.)

1235. Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om fyr. Rettelse til E. f. S. Nr. 27/1197 1949.

Detaller. Positionen for bagfyret i „krydsefyrinien“ ved Teglgaardshavnen i Aalborg havn er 57° 02' (53") N. 9° 55' (59") E.

1236. (T). Sverige. Kattogat. Göteborg SW-lige indsejling. Lys- og klokke-tønde midlertidigt inddraget.

Position. c. 57° 36',3 N. 11° 40',4 E.

Detaller. Sänkberget lys- og klokke-tønde på ovennævnte plads er midlertidigt inddraget.

(U. f. s. Nr. 26/1504. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1237. England E.-kyst. Themsen munding. Mouse W. Oplysning om vrug.

Position. 51° 31' 51" N. 1° 02' 36" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrug, over hvilket mindste dybde er 3,4 m.

(N. t. M. Nr. 1347. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og

1238. Frankrig N.-kyst. Le Havre anduvning. Lystønder forandret.

Position. Lystønden B. 2: c. 49°29' 40" N. 0° 02' 05" E.

Detaller. a) B.2 lystønde på ovennævnte plads viser nu rødt lys med en-formørkelse hver 6^s.

b) B. 3 lystønde, der er udlagt c. 0,73 sm 90° fra B. 2 lystønde, viser nu rødt lys med en-formørkelse hver 6^s.

c) Lystønden, der er udlagt c. 1,65 sm 179° fra B. 2 lystønde, viser nu rødt hurtigblink.

(N. t. M. Nr. 1356. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1239. Island S.-kyst. Eyrarbakki. Nyt radiofyr.

Position. 63° 51' 25" N. 21° 07' 05" W.

Detaller. Et nyt radiofyr er oprettet på Litla-Hraun ved Eyrarbakki på ovenstående plads. Radiofrekvens: 375 kc/s (800 m). Signalet, der indtil videre udsendes forsøgsvis, er:

a. Bogstaverne EB EB.....	7 s.
b. Streg.....	13 s.
	Ialt... 20 s.

Derefter gentages signalet.

Sendetider: Uafbrudt.

Kort Nr. 33, 31, 26, 21 og 20.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 2067 A.

(T. t. s. Nr. 5/12. Reykjavik 1949.)

X. Asiens E.-kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1240. Kina. Forbud mod sejlads. Oplysning om havne, der er lukket.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Den kinesiske regering har lukket alle havne og zoner i kinesisk territorial farvand fra et punkt N. for munden af Min Kiang (Min River) på $26^{\circ} 15' N. 119^{\circ} 40' E.$ til et punkt S. for munden af Liao Ho (Liao River) på $40^{\circ} 30' N. 122^{\circ} 20' E.$ for al sejlads fra den 26. Juni 1949.

Det er alle fremmede skibe strengt forbudt at besejle disse zoner og havne. Der vil blive taget forholdsregler imod alle fremmede skibe, der overtræder dette forbud, og sådanne skibe vil blive gjort ansvarlige for enhver fare, som måtte opstå som følge heraf.

Ydermere har den kinesiske regering besluttet med ikrafttræden fra 18. Juni 1949, at følgende havne, der tidligere har været åbne for international skibsfart, men som nu ikke er under kontrol af den kinesiske regering, vil være lukkede. Disse havne er: Yungkia (Wenchow), Ningpo, Shanghai, Tientsin og Chinwangtao, hvorfor al international trafik og skibsfart er strengt forbudt.

(Legation of the Republic of China, 22. Juni 1949).

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

1241. (T). Danmark. Nordsoen. Esbjerg ruten. Vyl fyrskib midlertidigt ombyttet med lys- og fløjtetønde. Fanø radiofyr sat i virksomhed.

Position. Vyl fyrskib: c. $55^{\circ} 24',4 N. 7^{\circ} 34',3 E.$

Detaller. Vyl fyrskib er for et tidsrum af c. 20 dage ombyttet med en rødmalet lys- og fløjtetønde, mærket *Vyl*. Fyrkarakter uforandret: Hvidt gruppe-blink, to-blink hver 30^s , lys 3^s , mørke 4^s , lys 3^s , mørke 20^s .

Under Vyl fyrskibs inddragning er Fanø radiofyr på $55^{\circ} 26' 21'' N. 8^{\circ} 23' 28'' E.$ i drift, idet dog sendetiderne midlertidigt er ændret til: Kontinuerlig udsendelse, begyndende ved det 0., 6., 12. o. s. v. minut af hver time. *Fanø radiofyr* er af samme type og har samme radiofrekvens som Vyl fyrskibs radiofyr; dets tonefrekvens er 670 c/s. Rækkevidde: 100 sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne <i>FØ FØ</i>	13,75 s.
b. Pause	1,25 s.
c. 5 Streger af $6,0^s$ varighed, adskilte ved mellemliggende pauser, hver af $1,25^s$ varighed, hvori gives 2 prikker	35,00 s.
d. Pause	10,00 s.

Ialt... 1^m.

Gentagelse af ovenstående

1^m.

Signalets varighed

2^m.

Pause

4^m.

Periode

6^m.

(Marineministeriet, 30. Juni 1949.)

1242. Tyskland. Rute 1—Stralsund. Oplysninger om afmærkning.

Positioner. a) Rute 1, pkt. 14: c. $54^{\circ} 43',4 N. 12^{\circ} 40',8 E.$

b) Ruten *Sassnitz N.*, pkt. 2: c. $54^{\circ} 45',7 N. 13^{\circ} 33',9 E.$

Detaller. A. Der er observeret følgende uregelmæssigheder ved afmærkningen fra rute 1, pkt. 14 til pkt. 2 i ruten *Stralsund N.*:

1. En spirtønde (rusten, men tidligere rød- og hvidternet) er udlagt på c. $54^{\circ} 43',4 N. 12^{\circ} 52',1 E.$
2. Lystønden, der er mærket *12*, og som ligger på c. $54^{\circ} 44' N. 12^{\circ} 58' E.$ er slukket.
3. Tønden, der er mærket *12 a*, ligger nu på c. $54^{\circ} 44',4 N. 13^{\circ} 14',1 E.$

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 25, dated 18th June, 1949.

(Last corrections: Weekly Edition No. 22, dated 28th May, 1949.)

VOLUME I.

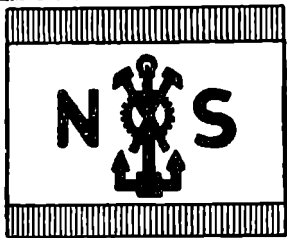
<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1436	15	BREMEN S. Approach. Delete Note on BREMEN light-vessel.

VOLUME II.

NIL.

DANSK SØFARTS TIDENDE

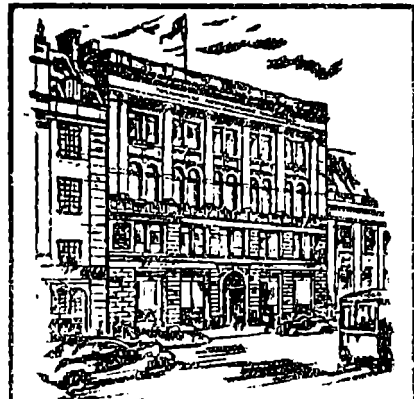
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316

-en a' de Gamle

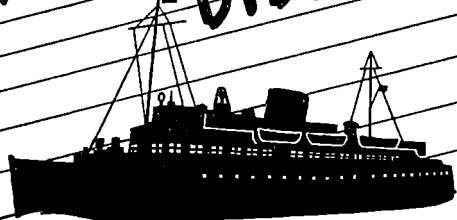


eller

HOF



**GASOLIE
- DIESELOLIE**



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

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 5,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. Ved Teglnholm 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-Registertonagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-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, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ledning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets 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 Oplægning af Varer. Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater. 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i ostro 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 fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzers bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 3 mobile benzinelektriske kørekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede indperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttetønder. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

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. Løds og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering 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.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 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 8 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. 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: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering og Lastning til faste Takster, naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loen. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kalhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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, Kulfyldere dog oa. 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, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for 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 Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 3,00 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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 28

FREDAG DEN 22. JULI

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

STATENS SØMANDSSKOLE I ESBJERG

I onsdags åbnedes den anden af statens sømandsskoler, denne gang i Esbjerg. Formanden for Fiskerhøjskolen, landstingsmand Severin Hansen, bød velkommen og åbningstalen holdtes af navigationsdirektør Guldhammer. Endvidere talte borgmester Høyer-Nielsen, Esbjerg.

S.S. ELISABETH NIELSEN

I mandags afleverede S. P. Austin & Son's skibsværft i Sunderland dampskibet *Elisabeth Nielsen* til dampskibsaktieselskabet Progress, Marius Nielsen & Søn, København. Skibet, der blev søsat i april, er på 3.400 tons d.w. og oliemyndet. Et søsterskib til *Elisabeth Nielsen* blev søsat ved samme værft i forrige uge og fik navnet *Valborg Nielsen*.

M.S. BJØRN CLAUSEN

I tirsdags afleverede Aalborg Værft motorskibet *Bjørn Clausen* til rederiet C. Clausen, Svendborg. Skibet er på 2.100 tons d.w. og fremdrives af en B. & W. dieselmotor, der giver det en fart af 15 knob. *Bjørn Clausen*, der er indrettet til transport af sydfrugter, er udstyret med moderne navigationsinstrumenter og smukt udstyrede eet- og tomandskamre for officerer og mandskab. Efter prøveturen indgik skibet i rederiets frugtfart mellem de Canariske Øer og Liverpool.

M.S. TOPEKA

I sidste uge afleverede Burmeister & Wain nybygning nr. 694, motorskibet *Topeka*, til rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo. *Topeka*, som vi tidligere har beskrevet i D.S.T. nr. 22, er på 7.550 tons d.w. og har følgende hoveddimensioner: længde p.p. 400' 0", bredde 55' 0", dybde til shelterdæk 38' 0", og dybgang 25' 57/8". Det er bygget til klasse Lloyds + 100 A. 1., og hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 7-cyl. 2-takts krydshoved B. & W. dieselmotor med 740 mm cylinderdiameter og 1400 mm slaglængde, der yder 6.400 ihk. og farten er 15 1/2 knob på fuld last. *Topeka* har 5 lastrum, hvoraf nr. 3 er et kølerum, og lugerne betjenes af 6 stk. 3-tonns, 8 stk. 5-tonns og 1 stk. 15-tonns bomme med tilhørende elektriske spil.

H. C. CHRISTENSENS STÅLSKIBSVÆRFT AF 1949

H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal, afholdt den 8. juli stiftende generalforsamling. Landsretssagfører Elmquist gav en redegørelse for det arbejde, der hidtil var gjort og fremlagde et udkast til vedtægterne. Marstal kommune har udepeget borgmester Chr. H. Christensen og landsognet sognerådsformand Niels Rasmussen til medlemmer af bestyrelsen, der iøvrigt kom til at bestå af skibsreder Alfr. Petersen, bankbogholder Har. Madsen, gasværksbestyrer Poulsen, amtsrådsmedlem Josef Hansen og skibsmægler Will. Nielsen.

Bestyrelsen konstituerede sig med skibsreder Alfr. Petersen som formand og borgmester Chr. H. Christensen som næstformand, der sammen med bogholder Madsen udgør forretningsudvalget. Som kommitteret er valgt skibsinpektør Martin Nielsen, der er værftets øverste leder, indtil administrerende direktør udnævnes. Denne stilling vil blive opslået ledig.

SKIBSSALGSMARKEDET

Firmaet Otto Danielsen, København, meddeler: Som tidligere nævnt her i bladet var de to amerikanske ejede ex-tyske skibe *Empire Blackwater*, ex *Pompeji*, ca. 5.200 tons d.w., bygget i Flensburg 1939, 2 dæk, og s.s. *Dr. Heinrich Wiegand*, ca. 2.500 tons d.w., bygget af Nylands Verksted, Oslo, i 1938, 1 dæk og shelterdæk, fart 11 knob, blevet indkøbt her til landet, under forbehold af eksporttilladelse. Denne tilladelse er nu langt om længe blevet bevilget, og de to skibe er efter besigtigelse i New York blevet overtaget af Dampskibsselskabet Hetland A/S, København.

En anden ex-tysk båd under amerikansk flag m.s. *Sea Trader* ex *Sofia*, ca. 4.500 tons d.w., bygget Hamburg 1934, forsynet med Blohm & Voss dieselmotorer, fart 14 knob, er blevet afhændet til italienske købere for en pris af \$610.000.

S.s. *Storaa*, ca. 7.400 tons d.w., bygget 1913, tilhørende Dampskibsselskabet Hetland A/S, København, er blevet solgt til købere i Østen og skal leveres i Hong Kong i nær fremtid.

NORDHAVNSVÆRFTET OVERTAGER SVANEMØLLEVÆRFTET

Den 20. juli har Nordhavnsværftet overtaget Svanemølleværftet i København.

NY BEFRAGTNINGS- OG SKIBSAGENTURFORRETNING

Firmaet Møller, Jacobsen & Co. meddeler, at den 1. juli har åbnet en befragtnings- og skibsagenturforretning med kontor i Dr. Tværgade 5, København.

Leder af firmaet er befragter Einar Jacobsen, som i godt 30 år har været ansat som befragter i firmaet Alfred Christensen, København, hvilket firma som bekendt nu er trådt i likvidation.

USIKKER FREMTID FOR DYRE SKIBE

Rederiet Fearnley & Eger, Oslo, overtog den 12. juli motorskibet *Fernfjord* på 4.100 tons d.w. fra Sarpsborg mek. Verksted. Skibet er en åben shelterdækker bygget til Norske Veritas højeste klasse. Hoveddimensionerne er: Længde o. a. 362' 9", bredde på spant 48' 1", dybde til shelterdæk 31' 2" og dybgang lastet 20' 4". Maskineriet består af en enkeltvirkende 6-cyl. 2-takts B. & W. dieselmotor, der ved 127 o/m udvikler 3.050 ehk og giver skibet en fart af 14 knob på fuld last.

Ved overtagelsen udtalte skibsreder Dagfinn Paust bl. a.: »Leveringen af skibet er desværre betydelig forsinket, og da byggetiden og prisen hænger nøje sammen, er det blevet et tilsvarende kostbart skib. Til en vis grad kan det være en trøst for værftet, at mange andre værfter er i samme situation. Forsinkelsen har medført en betydelig ekstra belastning for norske redere under genopbygningen af vor flåde, ikke mindst for den som først nu, når det relativt gode fragtmarked er slut, får leveret disse kostbare nybygninger. Forholdene er nemlig ikke så helt lyse for vor skibsfart i dag. Vi står efter alle julemærker at dømmes foran en alvorlig depression i verdenshandelen og dermed også på fragtmarkedet. Når derfor de nye skibe bliver uforholdsmæssig kostbare,

bliver dette en dobbelt tung byrde at trækkes med i de år, som kommer. Norsk skibsfart står i dag i virkeligheden som klemt mellem skjolde. »Havenes frihed«, som var grundlaget for vor storhed på søen, er en aflægs frase, som forlængst har mistet sin gyldighed. Vi får sat stolen for døren både i den ene og den anden trade og må stadig søge nye virkefelter, ofte under ulige vilkår med andre landes handelsflåder. Indad kaster geskæftige politikere sig over vor virksomhed, som gøres til prøveklud for allehånde sociale eksperimenter. Samtidig lammer den hårde beskatning vor slagkraft og modstandsevne. Det er efter min mening en helt misforstået politik, som røber en ansvarsløs mangel på kendskab til norsk skibsfarts sårbarhed i vor kamp for tilværelsen.

MILLIONTAB VED DEN HOLLANDSKE FRAGTKRIG

Det i Amsterdam udkomende ugeblad *Zakenwereld* oplyser, at konflikten mellem hollandske rederier og Indienkonferencens linier har kostet de hollandske rederier 500.000 hfl. pr. rejse. Fragtsatserne blev som bekendt reduceret så meget, at de ikke engang dækkede lastningsomkostningerne. Under fragtkrigen foretoges fem rejser fra og til Indien, og bladet beregner de hollandske rederiers tab på konflikten til 2 à 2,5 mill. hfl. Dette tab vil dog næppe påvirke disse rederiers udbytte, idet deres finansielle stilling er meget stærk.

FÆRRE SKIBE UNDER REPARATION OG BYGNING I ENGLAND

Antallet af skibe under reparation ved britiske værfter er stadig i aftagende. I slutningen af april 1947 var der 3.535.000 brt. under reparation eller ventede på plads. I april 1948 var de tilsvarende tal 3.236.000 brt. og i april 1949 kun 2.830.000 brt. Den gennemsnitlige liggetid ved værfterne opgives ikke, men antagelig er både ventetiden og reparationstiden i dag kortere end nogensinde efter krigen, dog ligger en betydelig del af verdens handelsflåde stadig uvirksom på grund af reparationer.

Der er også tilbagegang i antallet af nybygninger ved de britiske værfter, idet disse for tiden ikke modtager så mange nybygningsordrer som i de første år efter krigen. I årene 1946—48 blev der gennemsnitligt afleveret 1,17 mill. brt. om året, ordretilgangen var da på c. 1,60 mill. brt. om året, eller c. 400.000 brt. i kvartalet. I første kvartal af 1949 nåede man kun op på 155.500 brt., og nedgangen skyldes navnlig, at udenlandske redere, som ifjor bestilte c. 180.000 brt. i kvartalet, i år kun i første kvartal har bestilt tre skibe på ialt 28.000 brt.

PRISERNE FOR BUNKERKUL I ANTWERPEN OG GHENT

Societe Navale Charbonniere, Antwerpen, meddelelser, at priserne for bunkerul i Antwerpen og Ghent fra og med den 10. juli 1949 er blevet reduceret som følger:

Belgiske kul	98/-
Westfalske kul	95/-
alt f.o.b. og trimmet.	

Alle andre betingelser for overtidsarbejde, arbejde på søn- og helligdage, bunkring på reden såvel som leverancer under 200 tons, forbliver uforandret, ligesom specialprisen på westfalske kul til skibe med kullast også forbliver uforandret.

NÅR STATEN DRIVER SKIBSFART

Da det australske underhus forleden drøftede bevillingen til skibsfartsdepartementet rettede en liberal repræsentant et stærkt angreb på regeringens skibsfartspolitik. Han hævdede, at regeringens kon-

trol med skibsfarten havde ført til resultater, som man kunne kalde en »national skandale«. Det australske skibsfartsråd, som er et statsorgan, bestyrer en række skibe, som regeringen ejer eller har befragtet. Efter foreløbige overslag vil skibsfartsrådets rederivirksomhed medføre et tab for statskassen på £ 8.000.000 i indeværende år. For de sidste fire år beregnes tabet til næsten £ 20.000.000 eller det artige beløb af 400 millioner kroner, som skatteyderne må betale.

U.S.A.s HANDELSFLÅDE

U.S.A.s Maritime Commission har i sin fornylig offentliggjorte rapport oplyst, at handelsflåden i dag består af 1455 skibe på ialt 16.985.000 tons d.w. sammenlignet med 1092 skibe på ialt 9.308.128 tons i 1939. I totalsummen er ikke medregnet skibe i M.C.s reserveflåde.

Rapporten bemærker, at den nuværende flåde langt overstiger den af kommissionen i 1946 beregnede tonnage. Man regnede dengang med, at Amerika kun behøvede 11.000.000 tons for at bestride de forventede transporter, et tal, der blev betragtet som i højeste grad optimistisk.

Det påpeges også, at stigningen på 363 i antallet af skibe i fart er bemærkelsesværdig, da den nuværende flåde består af moderne skibe med gennemsnitlige hastigheder af i det mindste 5 knob mere end skibene i 1939. Denne større hastighed tillader hurtigere rundture og giver derved handelsflåden en større kapacitet.

Af skibe beskæftigede i de forskellige farter i marts måned var 938 af flådens 1455 skibe i udenlandsk fart, 78 i fart mellem udenlandske havne, 371 i kystfart og 68 i anden fart.

63 PCT. MARSHALLVARER PÅ AMERIKANSK KØL

De amerikanske skibes andel i befordringen af varer til marshall-landene er steget ganske betydeligt, siden kongressen den 1. april anmodede E.C.A.-myndighederne om at påse, at 50 pct.-bestemmelsen blev overholdt. Det anslås, at benyttelsen af amerikansk tanktonnage til at fragte regeringsfinancieret olie er steget fra 32 pct. i april til 55,9 pct. i juni. Amerikanske skibe har fragtet 63 pct. af alle E.C.A. bulk-laster i de første dage af juni.

FRANKRIGS HANDELSFLÅDE

Under krigen mistede Frankrig 2 mill. tons af sin skibstonnage. Efter krigens ophør har Frankrig forøget sin handelsflåde fra 900.000 til 2,5 mill. brt. oplyser den franske minister for handelsflåden. Ved reparation af ældre tonnage, køb af skibe og nybygning er man kommet op på de nævnte 2,5 mill. brt., og i løbet af et par år forventer man at være oppe på en tonnage af over 3 mill. brt.

SALTSILDSEKSPORTEN TIL SOVJET

Sammenslutningen af autoriserede salterier afsluttede i foråret en eksport på 26.000 tønner saltsild til Sovjet. Den indbragte 2,5 mill. kr.

Erhvervenes oplysningsråd har erfaret, at organisationen står foran underskrift på en ny kontrakt, der omfatter 24.000 tønner saltsild til et lignende beløb som sidst.

For at klare den første aftale blev det nødvendigt at købe saltsildene i Norge og Sverige og omlade dem i danske havne. Det vil ikke ske denne gang. Det bliver danske saltsild, Sovjet får. Sildefiskeriet begynder 1. august, og da nedsaltningen skal vare fire uger, kan eksporten næppe begynde før omkring 1. oktober.

DEMONTERINGEN AF TYSKE SKIBSVÆRFTER

De af de vestallierede magter beordrede demontering har indtil dato reduceret skibsbygningskapaciteten i Hamborg, Bremen og Kiel med gennem-

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på fragtmarkedet er også i den forløbne uge gået imod rederne. I transatlantisk fart har der været noget større efterspørgsel efter tonnage for kul til Europa, men befragterne har været i stand til at få tonnage til nye hundrater. For italiensk regning sluttedes 4 italienske skibe til \$6.25 til Vestitalien og for svejtsisk regning sluttedes en 9.000 tonner Hampton Roads/Savona til den lave rate af \$5, ganske vist med hurtig losning. Amerikansk tonnage sluttedes Northern Range/Nordfrankrig til \$8.80/\$8.90, og til Sverige sluttedes et par både Hampton Roads/Stockholm til sv. kr. 25. Der har også været lidt bedre efterspørgsel efter tonnage for korn, men raterne for disse forretninger lå også lavere. For engelsk regning sluttedes Northern Range/UK-Cont., Antwerpen/Hamburg range til 7/9d. pr. qr., St. Lawrence/Antwerpen direkte sluttedes til \$5.75 pr. ton, og Montreal/Istanbul fik tonnage til \$8. Raterne for props fra Canada til UK. holder sig stadig omkring 175/- pr. favn. For en stor båd betaltes der fra St. John NB. til UK. 162/6d. pr. favn.

Sukker fra Cuba til Antwerpen sluttedes til \$11 for en meget stor båd, hvorimod en 4.500 tonner fik \$11.50. Endvidere kan nævnes, at sukker Cuba/San Francisco betaltes med \$11.

Fra Golfen har der kun været lidt forretning. Et par amerikanske både sluttedes til \$10.20 for korn til Antwerpen, men senere afslutninger er foretaget på basis af \$9.95, og for ikke amerikansk tonnage indikeres kun \$7.45.

River Plate markedet har været en smule livligere, men raterne er gået yderligere ned. Norsk 7.000 ts. motorskib sluttedes Bahia Blanca til Hamburg til \$9 betalbar i Mark, og en 6.000 tonner fik 46/3d. fra n.a. San Lorenzo til Rotterdam. Malm fra Rio til Balmore er sluttet til \$5.50.

Vestkysten af Sydamerika er praktisk talt blottet for positiv forretning. For en ladning sukker fra 3 havne Peru til Antwerpen indikeres omkring 60/- Salpeter Chile/Alexandria sluttedes til 65/-.

Fra Nordpacific er der heller ikke megen forretning. En græsk Liberty og et par engelske motorskibe

sluttedes for lumber og stykgods til 65/- fra British Columbia til UK. på sædvanlig fio. basis, og en 10.800 tonner med dårlig kubik fik \$58.250 lumpsum fio. for Intercoastal lumber.

Østens markeder er praktisk talt blottet for forretning. En enkelt båd sluttedes for soyabønneskrå fra Dalny til pp. UK. til 67/6d., og for malm fra Vizagapatam til USNH. betaltes den lavere rate af \$7.75.

På grund af strejkeforholdene i Australien har der ingen efterspørgsel været efter tonnage for korn, men et dansk motorskib sluttedes for sukker fra Queensland til UK. til 75/-.

Også fra Sydafrika gør den svage ratetendens sig gældende. Durban/Kilindini sluttede 8.500 tonner for kul til 27/6d., hvilket er 5/6d. lavere end sidste slutning. Iøvrigt kan nævnes Durban/Aden til 30/-, og Lourenco Marques/Buenos Aires til samme rate. Salt fra Aden til Calcutta sluttedes til 27 Rupees, hvilket er 1½ Rupees nedgang.

Om Middelhavsmarkederne melder den sidste rapport fra en af de fremtrædende Londonmæglere, at tendensen er lidt bedre i den hjemgående trade for mindre og mellemstore både, men at det stadig kniber med at finde beskæftigelse for den større tonnage. Rateniveauet er uden større ændringer.

Markederne i vore nære farvande er præget af den betydelige aktivitet, der udfoldes i trælastfarten fra Østersøen til UK. og Continentet. Raterne ligger omtrent uforandrede på basis af 120/- for skåren last til London og omkring 125/- for props til ECUK. fra Sydfinland med sædvanlige tillæg. Kul- og koks-raterne ligger måske en smule fastere under indtrykket af den livlige efterspørgsel, der gør sig gældende efter tonnage fra Østersøen.

Der er stadig en ikke ringe efterspørgsel efter tonnage på timecharterbasis. For udgående trips oprettholdes niveauet nogenlunde, men når det drejer sig om rundture eller perioder, er tendensen i overensstemmelse med de øvrige markeder svagere. I Vestindiafarten sluttedes moderne, 11 miles oliebrænder på ca. 3.500 tons til \$18.500 for 4/6 måneder. Europæiske befragtere antyder 20/- for moderne 12 miles motorskib på omkring 8.000 ts. for 3/5 måneder.

snitlig 56 pct. Hamborg, der før krigen var Tysklands vigtigste skibsbygningsby, er blevet hårdest ramt, idet der her er fjernet 64 pct. af værfternes kapacitet. I Kiel har man fjernet 60 pct. og i Bremen 45 pct.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aktieselskabsregisteret

»Rederiet Venosund, Aktieselskab«, Struer, hvis formål er at drive rederivirksomhed; dets vedtægter er af 13. juli 1948. Den tegnede aktiekapital udgør 250.000 kr., fuldt indbetalt. Hvert aktiebeløb på 5000 kr. giver 1 stemme. Aktierne lyder på navn. Aktierne er ikke omsætningspapirer. Ved overdragelse af aktier — bortset fra overgang til en aktionærs enke eller arvinger — har bestyrelsen forkøbsret efter de i vedtægternes § 4 givne regler. Bekendtgørelse til aktionærerne sker ved anbefalet brev. Selskabets stiftere er: Mejeriejer Peder Korsgaard Haaning, skibsreder Theodor Andersen, fabrikant Aage Espersen Roslev, skibsmægler Harry Ancher Pedersen, alle af Struer, og skibsmægler Niels Lehmann Jensen, Lemvig. Bestyrelse: Nævnte P. K. Haaning (formand), T. Andersen, A. E. Roslev samt skibsreder Jens Laurids Jensen Hedaa, Lemvig, produktthandler Jens Sorensen Laursen, Holstebro. Direktion: Nævnte T. Andersen. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand i forening med et medlem af bestyrelsen eller en direktør eller af to direktører i forening; ved afhændelse og pantsætning af fast ejendom af den samlede bestyrelse.

»Rederi-Aktieselskabet Dragør« af Dragør. Under 31. maj 1949 er selskabets vedtægter ændrede.

Norske nybygninger

Akers mek. Verksteds nybygning nr. 483, motorskibet *Thermopylæ* på ca. 10.000 tons d.w., som bygges for Wilh. Wilhelmsen, Oslo, blev søsat den 29. juni. Det er det største skib, som hidtil er bygget i Norge. *Thermopylæ's* hoveddimensioner er: længde overall 520' 9", spantebredde 64' 6" og dybde fra shelterdækket 42' 11". Skibet er en åben shelterdækker med kort bak, poop, »soft nose« forstævn, krydserhæk og to gennemgående ståldæk. Dobbeltbunden er indrettet til såvel vandballast som brændselsolie. Agter mellem tunnellerne er indbygget 3 dybtanke og på siden af tunnellerne to dybtanke til brændselsolie, vegetabilsk olie eller vandballast. Lastrum og nedre mellemdæk nr. 3 er bygget som dyblanke. Foruden de sædvanlige proviant-, fryse- og kølerum er der i mellemdæksrum nr. 3 indbygget 4 køle- og fryserum for last på tilsammen ca. 25.000 kbf. for frugt, fisk og kød. Disse rum kan alle køles til en temperatur af $\div 12^{\circ}$ C.

Skibet forsynes med to master af stål med 19 stålboomme ved 5 store luger samt en 25 tons bom ved luge 2. Til losning og lastning findes der 17 elektriske spil. Maskineriet består af 2 Akers-B & W 2-takts enkeltvirkende dieselmotorer af krydshovedtypen, hver med 10 cylindre, der tilsammen udvikler 12.000 i.h.k., og beregnes at ville give skibet en fart af 17 knob lastet. Endvidere forsynes skibet med tre 6-cylindre 4-takts hjælpemotorer af Akers fabrikat hver tilkoblet sin 220 kw. dynamo. Endelig vil skibet blive forsynet med 12 passagerkahytter.

Øresundsvarvel har den 28. juni afleveret motorskibet *Black Falcon* til rederiet Sigurd Herlofsen & Co. A/S i Oslo. Skibet er en cargoliner på 8.850 tons d.w., der blev søsat i marts under navnet *Herstein*, der altså nu er forandret til navnet *Black Falcon*. Skibet er sluttet for 6 må-

neder til den amerikanske »Black Diamond Line« for fart mellem Amerikas østkyst og Holland-Belgien.

Fra svenske værfter

Den 15. juni søsattes ved Øresundsvarvet et 15.600 tons d.w. tankmotorskib, der er under bygning til det norske rederi Th. Brøvig, Farsund. Skibet, der fik navnet *Gunnar Brøvig*, har følgende hoveddimensioner: Længde p.p. 485' 0", bredde 65' 9", dybde 36' 9" og dybgående 28' 10" på fuld last. Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 8-cyl. 2-takts Gøtaverken dieselmotor på 7.350 ihk., der vil give skibet en fart af 14 knob på fuld last.

Den 17. juni søsatte Gøtaverken et tankmotorskib på 15.900 tons d.w., der er under bygning til det norske rederi Eikland A/S, Oslo. Skibet, der fik navnet *Pericles*, har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 515' 2", bredde 64' 0", dybde 38' 2", og middeldybgående på sommerfribord 29' 8". Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 8-cyl. 2-takts Gøtaverken dieselmotor på 7.350 ihk., der skal give skibet en fart af 14,5 knob.

Den 20. juni søsattes ved Helsingborg Varf et 3.260 tons d.w. motorskib til rederiet H. M. Wrangel & Co. A/S i Haugesund. Skibet, der fik navnet *Hoi Houw*, har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 341' 3", bredde 46' 0", dybde til hoveddæk 19' 2", dybde til shelterdæk 27' 6" og dybgående 18' 10". Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 7-cyl. 2-takts B. & W. dieselmotor på 3.100 i.h.k., og den beregnede fart er 14 knob.

Den 21. juni har Lindholmens Varv afleveret motorskibet *Hai Meng* til rederiet Bruusgard Kiøsterud A/S, Drammen. Skibet er på 3.300 tons d.w. og har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 290' 7", bredde 45' 0", dybde til mellemdæk 18' 8" og middeldybgående 20' 0". Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende 2-takts Lindholmen G. V. Dieselmotor på 2.150 ehk., og farten er ca. 15 knob.

Nyt dokbassin i Glasgow

Queen's dock i Glasgow blev under krigen stærkt medtaget og i stedet for at istandsætte denne, har the Clyde Navigation Trust vedtaget et projekt til bygning af et nyt bassin til £ 7,5 millioner med plads til oceangående skibe og for moderne godsbehandling. Det nye bassin vil blive anlagt vest for den nuværende King George V Dock og skal kunne rumme de største skibe. Det vil tage henved 7 år at færdigbygge projektet.

Lodsinspektør-stillingen

Dansk Lodsforening har indkaldt til ekstraordinær generalforsamling den 4. august med dagsorden: Godkendelse af foreslået protestresolution i anledning af besættelsen af lodsinspektør-stillingen.

PERSONALIA

Skibsfører død om bord

Til rederiet Dampskibsselskabet af 1925 A/S, Esbjerg, er indløbet telegram om, at føreren af damperen *Mercur*, kaptajn P. L. *Godtfredsen*, er død af et hjerteslag om bord på skibet på rejse fra Haugesund til Tromsø. Kaptajn Godtfredsens bære er bragt ind til Aalesund, hvorfra den vil blive sendt til Marstal. Kaptajn Godtfredsen tog sin navigatørs eksamen fra Marstal navigationsskole i 1914 og sejelede derefter som styrmand i forskellige rederier, indtil han blev fører af barkskibene *Solheim* og *Ingrid*. I 1926 gik han over i dampskibsfarten.

Positionsliste pr. 20. juli 1949

Dania

Cyril afg. Kbhvn. 18.7. til Gdynia, derefter Rouen. — *Danholm* afg. Genua 21.7. til Ostindien. — *Danklint* ank. Hull 19.7., derefter London, Kbhvn. — *Danvig* ankret ved La Guaira 17.7., derefter New York. — *Tovclill* ank. Gibraltar 20.7., derefter Zonguldak.

Dannebrog

Aggersborg forv. afg. La Guaira 20.7. til New York. — *Brattingsborg* afg. Curacao 12.7. til Norfolk. — *Dansborg* ank. Melbourne 17.7., derefter Adelaide. — *Ellensborg* afg. Gdynia 12.7. til Cardiff. — *Frederiksborg* ank. Ivigtul 4.7., derefter Philadelphia. — *Lilleborg* afg. Partington 16.7. til Bilbao. — *Nordborg* afg. Partington 15.7. til Vigo. — *Skodsborg* ank. Santa Pola 15.7., derefter Grønland. — *Taarborg* ank. Gdynia 15.7., derefter Garston. — *Uraniensborg* ank. Botwood 17.7., derefter Alexandria, Virg. — *Ørneborg* ank. Ivigtul 17.7., derefter Philadelphia.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Glasgow 25.7. — *Bornholm* forv. ank. Dakar 2.8. — *Bretagne* forv. ank. Carentes 26.7. — *Grønland* forv. afg. Emden 20.7. — *Halland* rep. i Helsingør. — *Irania* forv. afg. Kiel 25.7. — *Normandiet* forv. ank. Ymuiden 28.7. — *Skaane* forv. afg. Dunston 23.7. — *Slesvig* ank. Aden 20.7. p. v. til Østen.

D. D. P. A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 25.7., derefter Nyborg og Kalundborg. — *Esso København* forv. ank. Curacao 30.7., derefter Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 20.7., derefter Aruba. — *Scandia* forv. ank. Aruba 30.7., derefter Nyborg og/eller Kbhvn., evt. Esbjerg.

De forenede Kulimportører

Cimbria afg. Nakskov 21.7. til Polen, derefter Kbhvn. — *Concordia* afg. Århus 20.7. til Polen, derefter Kyndby. — *Dania* afg. Polen 21.7. til Aalborg. — *Hafnia* afg. Szczecin 21.7. til Aalborg. — *Scandia* afg. Gdansk 20.7. til Kbhvn.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Toppila 16.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Cork 17.7. — *I. P. Suhr* ank. Horsens 18.7.

D. F. D. S.

Alabama afg. Antwerpen 15.7. til Genoa. — *Argentina* ank. Nørre Sundby 14.7., derfra ca. 20.7. Gdynia/Kbhvn., afg. Kbhvn. forv. 26.7. til New York/Gulfen/New York. — *Arizona* ank. Kbhvn. 18.7., herfra til Svendborg og Horsens. — *Arkansas* afg. Carlagena 13.7. til Kbhvn./Aalborg, forv. Kbhvn. 21.7. — *Bergenhus* ank. Aalborg 10.7., derfra til eng. østkysthavn. — *Balivia* afg. New York 15.7. til Houston/Brownsville/New Orleans/Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York. Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Göteborg. — *Brasilien* afg. Rotterdam 14.7. til Savona. — *Brynhild* afg. Kbhvn. 19.7. til Frederikshavn for dokning. — *California* ank. Catania 16.7., derfra forv. 21./22.7. til Sfax for lastning til Dunkirk. — *Colombia* afg. New York 13.7. til Oslo/Kbhvn./danske provinshavn/Trelleborg. — *Delaware* ligger i Fr.havn. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 19.7., herfra 22.7. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* ank. London 6.7. — *Florida* ank. Istanbul 17.7., derfra ca. 19.7. til Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Frigga* ank. London 12.7., derfra til Danmark. — *Garonne* ank. Antwerpen 18.7., derfra ca. 23.7. til Kbhvn./Vejle/Hobro/Aalborg/Thisted. — *Georgia* afg. Salerno 16.7. til Sfax for at laste til vestengelsk havn. Ventes ank. Sfax 19.7. — *Halldan* afg. Hamb. 19.7. til Middelfart/Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 14.7. — *Hebe* ank. Kbhvn. 17.7., herfra 21.7. via Odense/Århus til Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* ank. London 13.7., derfra ca. 28./29.7. til Swansea, Liverpool, Manchester-Kbhvn./Horsens/Aalborg. — *Hjortholm* afg. Dunkirk 17.7. til Gibraltar og Alexandria. — *Hroar* afg. Nakskov 16.7. til Hull/Kbhvn. — *Ivar* ank. Middlesbrough 12.7. — *Katholm* afg. Århus 16.7. Newcastle. — *Kentucky* ank. Antwerpen 16.7., derfra ca. 20.7. til Dunkirk, Gibraltar, Cypern, Beirut, Port Said og Alexandria. — *Knud* ank. Rouen 15.7. — *Lemnos* afg. Århus 18.7. til Hull, Antwerpen, Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Italien og Marseilles. — *Limfjorden* ligger i Kbhvn. — *Louisiana* afg. Charleston 30.6. til Århus/Aalborg/Nørre Sundby/Holbæk, ank. Århus 20.7. — *Maine* afg. Vassiliko 18.7. til Rotterdam, Hamborg, Danmark. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 11.7., herfra til eng. østkysthavn. — *Morocco* ligger i Fr.havn. — *Melos* afg. Madeira 18.7. til Lissabon og Kbhvn. — *Nevada* ank. Santos 5.7., derfra ca. 20.7. via St. Vincent til Kbhvn. — *Oregon* ank. Kbhvn. 15.7., herfra forv. 23.7. til Odense/Esbjerg. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 18.7. til Gdynia/Odense/Randers, derefter i dok i Frede-

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



rikshavn. — *Rhodos* ank. Tunis 18.7., derfra ca. 19.7. til Neapel, Genoa, Marseilles, Barcelona, Torre Vieja og Cartagena. — *Rota* afg. Odense 16.7. til Newcastle/Middlesbrough/Kbhvn. — *Samos* afg. Antwerpen 16.7. til Lissabon, Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Beirut, Cypern og Alexandria. — *Skjold* afg. Khbvn. 18.7. Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre og Portugal. — *Svanholm* afg. Antwerpen 19.7. til Khbvn./Odense/Århus. — *Texas* afg. Rodosto 18.7. til Istanbul og Alexandria. — *Thyra* ank. London 11.7., derfra til Esbjerg. — *Tomsk* afg. Havre 16.7. til Oporto, Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Khbvn. — *Tula* ank. Antwerpen 19.7., derfra ca. 22.7. til Middelfart/Horsens/Randers/Khbvn. — *Tunis* ank. London 6.7. — *Tyr* afg. Esbjerg 16.7. til Harwich/Esbjerg. — *Uruguay* afg. Århus 15.7. til New York/Gulfen/New York for at laste til Oslo/Khbvn./Gdynia. — *Venezuela* ank. Hampton Roads 17.7., derfra 19.7. til Baltimore/Philadelphia/New York. Laster til Oslo/Khbvn./Gdynia/Halmstad eller Malmø. — *Virginia* i dok i Helsingør.

Heimdal

Azel Carl ank. Karachi 18.7. — *Hans P. Carl* ank. Hull 8.7. — *Martin Carl* rep. i Karachi. — *Poul Carl* rep. i Melbourne.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Middlesbrough 17.7., derefter Szczecin, Dunkirk. — *Jens Toft* ank. Newport, Mon. 17.7., derefter Sharpness. — *Karen Toft* ank. Gdynia 20.7., derefter Frankrig. — *Maria Toft* afg. Luleå 19.7. til Middlesbrough. —

J. Lauritzen

African Reefer ank. Las Palmas 17.7. — *Anna Dan* ank. Haderslev 19.7., derefter Gdansk. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Hamburg 25.7. — *Egyptian Reefer* ank. Montevideo 14.7., derefter Piræus via Las Palmas for bunkers. — *Gerda Dan* forv. afg. New York 22.7. til Chile. — *Gladys Dan* ank. Tocopilla 14.7., nordg. — *Hedda Dan* forv. afg. Nordenham 20.7. til Karlstad. — *Indian Reefer* forv. ank. Montreal 24.7., derefter Puerto Cabello. — *Jelva Dan* ank. Kotka 17.7., derefter Rochester. *Jutta Dan* ank. Lysekil 18.7., derefter Nordfinland via Khbvn. for bunkers. — *Kamma Dan* forv. afg. Baltimore 19.7. til Chile. — *Katja Dan* forv. ank. Mäntyluoto 20.7., derefter Toppila. — *Laila Dan* afg. Arica 13.7., sydg. — *Laura Dan* pass. Helsingør 19.7. til Haukipudas. — *Lilian Dan* afg. Kotka 12.7. til Watchet. — *Linda Dan* afg. Valencia 16.7. til Liverpool. — *Leena Dan* pass. Panama Kanalen 16.7. til New York. — *Lotta Dan* forv. afg. Aalborg 20.7. til Kotka via Khbvn. for bunkers. — *Maria Dan* pass. Kap Farvel 14.7., forv. ank. Khbvn. 21.7. — *Marna Dan* ank. Pimentel 15.7., sydg. — *Ninna Dan* afg. Themsen 17.7. til Aalborg. — *Paula Dan* ank. Philadelphia 15.7., derefter Baltimore og New York. — *Randa Dan* forv. ank. Calais 19.7., derefter St. Louis du Rhone. — *Selma Dan* forv. ank. Toppila 19.7., derefter Preston via Khbvn. for bunkers. — *Stina Dan* forv. afg. Gravesend 19.7. til Bremen. — *Ulla Dan* pass. Kieleskanalen 18.7. til Mäntyluoto.

Motortramp

Stensby afg. Christmas Island 12.7. til Bunbury. — *Tureby* afg. Trapani 13.7. til Japan. — *Vedby* afg. Christmas Island 16.7. til Fremantle.

Myren

Asbjørn afg. Nizza 20.7. til Marseilles. — *Astrid* afg. Hamina 18.7. til Grangemouth. — *Birte* afg. Szczecin 22.7. til Århus. — *Chr. Sass* forv. ank. Malmø 23.7. — *Clara* afg. Amsterdam 20.7. til Rotterdam. — *Stal* afg. Sharpness 20.7. til Kemi.

Norden

Norden ank. Cape Town 17.7. — *Nordfarer* afg. Port Said 18.7. til Genua. — *Nordkap* afg. Lagos 19.7. til Cape Palmas. — *Nordkyn* ank. Melbourne 15.7. — *Nordpol* afg. Lagos 1.7. til Greenock. — *Nordvest* afg. Singapore 18.7. til Manilla.

Orient

Astoria afg. Auckland 20.7. til Nauru. — *Westralia* afg. Rotterdam 9.7. til Norfolk.

Pacific

London ank. New York 20.7. — *Paris* rep. i Flensborg.

Progress

Absalon lossers i Rostock. — *Elisabeth Nielsen* forv. ank. Khbvn. 20.7. — *Ellen Nielsen* laster i Trieste. — *Fylla* afg. Nørresundby 19.7. — *Henry Tegner* lossers i Boulogne. — *Hugo Nielsen* lossers i Newport, Mon. — *Karen* rep. i Svendborg. — *Margrete* på vej til Færøerne. — *Marx* forv. ank. Tyne 26.7. — *Marianne* laster i Middlesbrough. — *Polly* afg. Porsgrunn 18.7. — *Rigmor* forv. ank. Rouen 21.7. — *Sophie* forv. ank. Themsen 22.7. — *Thyra* forv. ank. Kemi 21.7.

Torm

Herdis afg. San Francisco 9.7. til Manilla. — *Olga S.* forv. ank. Guayquil 19.7., derefter Callao. — *Gerd* ank. New York 14.7., derefter Baltimore. — *Tekla* forv. ank. New York 19.7., derefter Lissabon. — *Agnete* forv. afg. Buenos Aires 23.7. til Montevideo. — *Kirsten* forv. ank. Recife 19.7., derefter Cabedello. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. afg. Victoria 19.7. til New York. — *Thyra S.* ank. Bandirma 19.7., derefter Messina. — *Gyda* forv. afg. Hamburg 20.7. til Oran. — *Anne* forv. afg. West Hartlepool 20.7. til Køge. — *Hilde* forv. afg. Calais 20.7. til London. — *Aslaug* ank. Amsterdam 18.7., derefter Rotterdam. — *Gudrun* forv. ank. Khbvn. 20.7., derefter Wismar. — *Alice* ank. Malmø 19.7., derefter Bergkvara. — *Gunhild* ank. Norrköping 19.7., derefter Karlshamn.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Uleåborg 21.7. til Cardiff. — *Otto Petersen* afg. Khbvn. 20.7. til Archangel. — *P. N. Dam* ank. Casablanca 19.7. — *Svend Pii* rep. i Frederikshavn.

Ø. K.

Annam ank. Västervik 14.7., derefter Halden og Göteborg. — *Asia* ank. London 12.7., derefter Bremen og Khbvn. — *Bintang* afg. Bangkok 14.7. til Kobe og Nagoya. — *Blankvann* ank. Manila 18.7., derefter Cebu og Singapore. — *Danholm* ank. Genoa 11.7., derefter Naples. — *Erria* rep. i Khbvn. — *Falstria* afg. New York 15.7. til Khbvn. — *Fernmoor* afg. Khbvn. 13.7. til Antwerpen og Rotterdam. — *Fionia* afg. Penang 15.7. til Colombo og Aden. — *India* ank. San Francisco 17.7., derefter Vancouver og Seattle. — *Java* ank. Brisbane 17.7.. — *Jutlandia* pass. Butt of Lewis 17.7. til New York. — *Kambodia* rep. i Khbvn. — *Kina* ank. Sundsvall 17.7., derefter Göteborg. — *Korea* ank. Penang 19.7., derefter Madras og Aden. — *Lalandia* rep. i Nakskov. — *Malacca* ank. Bangkok 27.6., derefter Singapore. — *Malaya* pass. Suez 13.7. til Aden og Singapore. — *Manchuria* afg. Antwerpen 16.7. til Rotterdam og Marseilles. — *Meonia* rep. i Nakskov. — *Mongolia* ank. Bangkok 16.7., derefter Manila og Hongkong. — *Morelia* ank. Khbvn. 13.7., derefter Aalborg og Göteborg. — *Nikobar* ank. Cebu 18.7., derefter Pacific Coast. — *Nordfarer* afg. Port Said 18.7. til Genoa og Rotterdam. — *Selandia* afg. Stockholm 18.7. til Khbvn. — *Serampore* afg. Port Said 19.7. til Genoa og London. — *St. Croix* ank. Bombay 5.7., derefter Colombo og Madras. — *St. Jan* ank. Alexandria 17.7., derefter Port Said. — *St. Thomas* afg. Aden 16.7. til Port Said og Genoa. — *Tahsis* ank. Vancouver 14.7., derefter Pacific Coast. — *Tantara* afg. Hongkong 18.7. til Keelung og Wanishi. — *Tranquebar* afg. Colombo 14.7. til Penang og Port Swettenham.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftete

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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marluson«

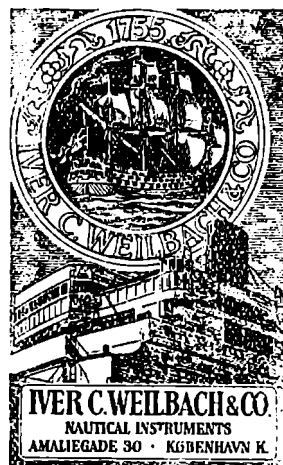
Telefon Central 12057

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk stansant, kompasrettere
Forlang ill. katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 14. Juli 1949.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwiche meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår 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:

Rettelsesblad Nr. 167 (rute 1).

— — 168 (rute 28).

Corrections to Nemedri (ending 25. June 1949).

I. Østersøen.

1249. Danmark. Rødsand S. Vrag flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/449 1949.

Ny position. c. $54^{\circ} 33',3$ N. $11^{\circ} 44',5$ E., c. 1 sm S. t. E. for den stribede spidstønde med ballon ved Østre-Mærker.

Detaller. Vraget af m/s *Siri*, der er under bjærgning, er flyttet til ovennævnte nye position.

Vraget er stadig afmærket med en på masten anbragt blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink 60 blink hvert 1^m.

Kort Nr. 191 og 186.

(Marineministeriet, 7. Juli 1949.)

1250. (T). Danmark. Møn N.-kyst. Hellehavn Nakke W.t.N. Vragvager ved brorester forsvundet.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1178 1949.

Position. $55^{\circ} 01'$ ($36''$) N. $12^{\circ} 24'$ ($06''$) E.

Detaller. Vragvageren med 2 grønne flag, der var udlagt c. 25 m N. t. E. for yderenden af brohovedet af den ødelagte Nordfelt bro, er forsvundet.

(Marineministeriet, 9. Juli 1949.)

1251. (T). Sverige. Landsort—Utlängan. Kungsgrund lys- og fløjtetønde midlertidigt ombyttet med lystønde.

Position. c. $57^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 56'$ E.

Detaller. Kungsgrund lys- og fløjtetønde er midlertidigt ombyttet med en lystønde. Fyrkarakter uforandret.

(U. f. s. Nr. 27/1558. Stockholm 1949.)

1252. Sverige. Blackan. Ölands norra grund. Lys- og fløjtetønder genudlagt. Lystønder inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/924 1949 udgår.

Positioner. a) Blackan lys- og fløjtetønde: c. 57° 28' N. 16° 51' E.

b) Ölands norra grund lys- og fløjtetønde: c. 57° 29' N. 17° 10' E.

Detaller. Blackan og Öland norra grund lys- og fløjtetønder er genudlagt. Lystønderne, der midlertidigt har været udlagt på ovennævnte pladser, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 27/1559. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

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

1253. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1225 1949 udgår.

Position. c. 56° 10' 24" N. 12° 30' 47" E.

Detaller. Svinbådan fyrskib er midlertidigt ombyttet med et reservefyrskib, der er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og tågesignal uforandret. Tågesignal afgives med dampfyfon.

(U. f. s. Nr. 27/1516. Stockholm 1949.)

1254. (T). Sverige. Sundet. Råå fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 39' N. 12° 45' E., på NW.-lige pierhoved.

Detaller. Fyret på ovennævnte plads er midlertidigt slukket på grund af reparation.

(U. f. s. Nr. 27/1514. Stockholm 1949.)

1255. Sverige. Sundet. Flinterenden. Øskarsgrundet fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/860 1949 udgår.

Position. c. 55° 35' 31" N. 12° 50' 47" E.

(U. f. s. Nr. 27/1515. Stockholm 1949.)

1256. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybdeforringelse.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1188 1949.

Position. c. 54° 51',4 N. 12° 13' E.

Detaller. Et skib med et dybgående af 3,8 m (12½ fod) rapporterer at have taget grunden i fyrlinien ud for Tolkerenden N. røde l kost.

(Marineministeriet, 1. Juli 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1257. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 27.—29. Juli, 1.—5., 8.—10., 12., 17.—19. og 22.—23. August 1949, hver dag Kl. 0900—1500; den 12. August dog Kl. 1000—1600.

Position. Krøblingebakke: c. 55° 52',7 N. 11° 57',2 E.

Nissebakker: c. 55° 53',0 N. 11° 56',1 E.

Detaller. Isefjord afspærres under skydningen således:

Fra Hornsherreds kyst stik E. for Alholm S.-spids—S.-spidsen af Alholm, herfra stik W. til 1,8 km fra Alholm S.-spids, herfra c. 3,3 km til et punkt c. 9,8 km W. for Louiseholm, herfra stik S. c. 2,7 km, og herfra til kysten c. 1200 m W. for Hulevanggaard.

Under skydning den 27.—29. Juli, 1.—5., 8.—10 og 17.—19. August er der hejst kugler på Krøblingebakke, på en mast c. 1100 m S. for Nissebakker og på en mast c. 400 m. N. for Nissebakker; den 12. og 22.—23. August er der hejst spunsfag på Krøblingebakke, på Troldehøj (c. 500 m SE. for Troldegård), på observationstårnet ved møllen (c. 1400 m NNW. for Christiansminde), på Julianehøj (c. 500 m N. for Jægerspris hovedgård) og på Carolinehøj (c. 500 m NW. for Draaby kirke).

De afspærrede områder på søen er ikke afmærket.

Højeste ordinat..... 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjællandske division, 5. Juli 1949.)

1258. Danmark. Kattegat. Hals Barre fyr SSE. Undervandshindring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1195 1949 udgår.

Position. c. 56° 54',5 N. 10° 27',8 E.

Detaller. Undervandshindringen på ovennævnte plads, der var afmærket med 1 sort flag, er nu fjernet.

(Fyrdirektoratet, 4. Juli 1949.)

1259. (P). Sverige. Kattegat. Göteborg skærgård. Sejlløbet Göteborg—Marstrand. Skalkorgarna fyr forandret.

Tidspunkt. I Løbet af 1949.

Position. c. 57° 41' N. 11° 46' E.

Detaller. I Skalkorgarna fyr vil fyrvinklerne i pejlinger mellem 287° og 78° blive forandret, som nedenfor anført:

- | | | | |
|------------------------------|---------|--------|-------|
| a) Hvidt lys i pejlinger fra | 287° | til c. | 295°. |
| b) Rødt - - - - - | c. 295° | - | 321°. |
| c) Grønt - - - - - | 321° | - | 78°. |

I øvrigt ingen forandring.

(U. f. s. Nr. 27/1517. Stockholm 1949.)

1260. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlad under visse brofag.

Position. c. 57° 03' N. 9° 56' E.

Detaller. Alle brofag S. for klappfaget i Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg er midlertidigt spærret for al gennemsejling.

(Marineministeriet, 9. Juli 1949.)

1261. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Midlertidigt forbud mod sejlad under visse brofag.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/702 1949 udgår.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. På grund af Oddesundbroens maling vil sejlad indtil videre kun kunne foregå gennem klappfaget samt de to nærmest Oddesund S. beliggende buefag.

(Marineministeriet, 7. Juli 1949.)

1262. (P). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Strømsignaler oprettes på prøve.

Tidspunkt. 15. Juli 1949.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. Fra og med 15. Juli 1949 vil der være prøvemonteret nye strømsignaler på Oddesundbroen.

De nye signaler, der er anbragt på broens overbygning midt i det SE. for gennemsejlingsfaget værende brofag, og som angiver strømmen på en anden måde end hidtil, vil i c. 2 måneder fra ovennævnte tidspunkt være under afprøvning.

De nye signaler er i prøvetiden skibsfarten uvedkommende, idet det gamle strømretningsignal på nordre ledeværk stadig er gældende.

Anm. Efter afprøvningen vil nærmere meddelelse fremkomme om tidspunktet for de nye strømsignalers ikrafttræden og det nuværende strømretningssignals inddragelse.

(Ministeriet for offentlige Arbejder, 2. Juli 1949.)

1263. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Advarselsskilt opsat.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/2025 1948.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. Den i ovennævnte tidligere E. f. S. meddelte montage af et spærreskilt i buefaget SE. for klappaget er nu fuldført.

Skiltet er projektorbelyst med hvidt lys, der holdes tændt samtidig med fyrbelysningen, og i øvrigt når sigtbarhedsforholdene gør dette påkrævet.

Skiltet er forsynet med påskriften: *Spærret.*

Publikationer. Danske Lods II, side 51.

(Marineministeriet, 11. Juli 1949.)

1264. Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Sælhundeholm Løb C lystønde atter på plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 24/1074 1949 udgår.

Position. Sælhundeholm Løb C lystønde: 56° 39' (40") N. 8° 14' (17") E.

Detaller. Sælhundeholm Løb C lystønde er atter udlagt på sin normale plads i 4,5 m vand.

(Fyrdirektoratet, 7. Juli 1949.)

1265. (T). Sverige. Skagerrak. Strömstad fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 58° 56' N. 11° 09' E.

Detaller. Strömstad fyr på ovennævnte plads er midlertidigt slukket på grund af reparation.

(U. f. a. Nr. 27/1518. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1266. (T). Danmark. Jylland W.-kyst. Hvide Sande bådehavn. Tågesireno midlertidigt ude af funktion.

Position. c. 56° 00' N. 8° 07' E.

Detaller. Tågesirenen på yderenden af N.-lige ledemole er midlertidigt ude af funktion på grund af reparation.

(Vandbygningsvæsenet, 9. Juli 1949.)

1267. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand. Advarsel.

Tidspunkt. 12.—29. Juli 1949, hver dag (dog ikke søndage) Kl. 0800—1700.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.

Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 3,9 m fra denne.

(Marineministeriet, 11. Juli 1949.)

1268. Danmark. Horns Rev. Søren Bovbjergs Dyb W. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1202 1949 udgår.

Position. 55° 32' (40") N. 7° 55' (45") E.

Detaller. Søren Bovbjergs Dyb W. lystønde er udlagt på plads.

(Marineministeriet, 9. Juli 1949.)

1269. England E.-kyst. Cromer Knoll W. Oplysning om vrage.*Positioner.* a) 53° 13' 15" N. 1° 09' 48" E.

b) 53° 13' 33" N. 1° 05' 15" E.

c) 53° 16' 54" N. 1° 12' 58" E.

- Detaller.* 1. På hver af ovennævnte pladser a)—c) findes vrage over hvilke mindste dybde er henholdsvis 14,0 m, 14,0 m og 14,3 m.
2. Vragene, der i kortene var angivet at ligge henholdsvis tæt NE. for a) og tæt N. for b) findes ikke mere, og vraglystønderne ved disse vrage er inddraget.
3. Vraglystønden, der var udlagt tæt N. for c), er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1392. London 1949.)

1270. England E.-kyst. The Downs. Elbow. Vraglystønde flyttet.*Position.* c. 51° 22' 05" N. 1° 31' 00" E.*Detaller.* Vraglystønden ved vraget på ovennævnte plads er flyttet 0,1 sm mod NE. og ligger nu 0,1 sm 90° fra ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 1402. London 1949.)

1271. England E.-kyst. Themsen munding. Sunk fyrskib W. Vraglystønde udlagt.*Position.* c. 51° 53' 20" N. 1° 32' 40" E.*Detaller.* Et vrage, der rager op over vandet, og som ligger sunket på ovennævnte plads, er afmærket med en grønmalet lystønde (stumptønde), der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s. Vraglystønden er udlagt 0,1 sm 300° fra vraget.

(N. t. M. Nr. 1390. London 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1272. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lille-Bælt. Rute 45 og 45 b. Lys- og klokketønder og lystønder genudlagt. Midlertidig afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S. Nr. 23/1054 og 25/1136 1949 udgår.**Positioner.* a) Knoldhjørne lystønde:

c. 55° 03',6 N. 10° 14',0 E.

b) Lys- og klokketønden i rute 45, pkt. 12: c. 55° 02',6 N. 10° 14',3 E.

c) — — — 45, pkt. 15: c. 55° 01',6 N. 10° 11',8 E.

d) Lystønden — — 45b, pkt. 17: c. 54° 56',4 N. 10° 03',2 E.

- Detaller.* 1. Ovennævnte lys- og klokketønder og lystønder er genudlagt.
2. Lystønden, der midlertidigt var udlagt på ovennævnte position b), er inddraget.
3. Den røde spidstønde med 2 opadvendte koste, der midlertidigt var udlagt på ovennævnte position c), er inddraget.
4. Den røde spidstønde med 1 opadvendt kost, der midlertidigt var udlagt på ovennævnte position d), er inddraget.

(Marineministeriet, 9. Juli 1949.)

Tillæg.**I. Østersøen.****1273. Finland. Finske Bugt. Volperkari. Afmærkning udlagt.***Position.* 60° 22' 42" N. 27° 17' 03" E.*Detaller.* En hvidmalet stage med sort bælte og 1 sort opadvendt kost, der afmærker en 6,8 m grund, er udlagt på ovennævnte plads.*Kort* Nr. 184.

(U. f. s. Nr. 18/447. Helsingfors 1949.)

1274. (T). Polen. Kolberg W. Øvelsesområde. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1186 1949 udgår.

Tidspunkt. 20. Juni til 31. August 1949.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. I området inden for en linie gennem nedennævnte punkter afholdes militære øvelser i anførte tidsrum. Skibe advares mod at komme ind i området, der er farligt for skibsfarten.

1. 54° 10' 12" N. 15° 29' 30" E.
2. 54° 19' 20" N. 15° 29' 30" E.
3. 54° 19' 15" N. 15° 23' 45" E.
4. 54° 17' 15" N. 15° 11' 20" E.
5. 54° 12' 00" N. 14° 55' 00" E.
6. 54° 03' 30" N. 14° 55' 00" E.

(N. t. M. Nr. 9/90, Gdynia 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1275. Danmark. Skagerrak. Hirtshals E. Mølle nedrevet.**

Position. 57° 34' (45") N. 10° 09' 48" E.

Detaller. Tversted mølle på ovennævnte plads er nedrevet.

Kort Nr. 100, 101 og 92.

(0. 1, 13. Juni 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 26, dated 25th June, 1949.

(Last Corrections: Weekly Edition No. 25, dated 18th June, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1437	4		Delete CROMER, FOULNESS, KNOCK, OUTER DOW-SING, SHIPWAY, SHIPWAY—KNOCK Bypass, SUNK, WOULD Routes, and HUMBER, LOWES-TOFT, THAMES and YARMOUTH Approaches. Insert ENGLAND (East Coast) Route.....10.
1438	7	No. 19 Danger Area. Delete last 7 lines of the paragraph. (<i>N.B.—This area is not considered safe for surface navigation.</i>)	<i>(Previously issued as Naveam No. 2684.)</i>
1439	8	No. 19 (a) Danger Area.	
		(a) Delete positions (v) and (vi), and substitute:—	
		(v) Lat. 45° 56' N., long. 1° 42' W.	
		(vi) — 45° 45' N., — 1° 42' W.	
		(b) Insert new position (vii) as follows:—	
		(vii) Lat. 45° 44' N., long. 1° 33' W.	
		(c) Renumber existing positions (vii) to (x) as (viii) to (xi) respectively.	
		<i>(Previously issued as Naveam No. 2686.)</i>	
1440	9	CROMER Link. Delete paragraph. Route no longer required.	
1141	10	Insert new route after ELBE—WESER Route:— ENGLAND (East Coast) Route. Width between positions (i) and (x) 4 miles, thence 2 miles. (<i>For continuation see NF Route.</i>) Centre line joins following positions:—	
		(i) SOUTH FALLS, <i>R. Spherical, Bell (Fl. 1 sec.)</i> . Lat. 51° 19' 24" N., long. 1° 42' 33" E.	
		(ii) UNMARKED. GALLOPER Link Junction. Lat. 51° 41' 55" N., long. 1° 47' 10" E.	
		(iii) 53, <i>R. Spherical, Bell (Fl. 10 sec.)</i> . HARWICH—HOOK Junction. Lat. 51° 47' 00" N., long. 1° 48' 36" E.	
		(iv) 42, <i>R. Conical (Fl. R. 20 sec.)</i> . Lat. 52° 06' 02" N., long. 1° 45' 16" E.	
		(v) 3, <i>R. Can (Fl. 15 sec.)</i> . Lat. 52° 09' 21" N., long. 1° 46' 56" E.	

[Continued

Correction.

- (vi) UNMARKED. SMITH'S KNOLL—ELBE Junction.
Lat. 52° 26' 35" N., long. 1° 53' 47" E.
- (vii) UNMARKED.
Lat. 52° 31' 15" N., long. 1° 57' 00" E.
- (viii) UNMARKED.
Lat. 52° 42' 24" N., long. 1° 58' 50" E.
- (ix) UNMARKED.
Lat. 52° 46' 06" N., long. 1° 57' 24" E.
- (x) UNMARKED.
Lat. 52° 53' 24" N., long. 1° 35' 42" E.
- (xi) HAISBORO' Lt.-vessel (Gp. Fl. (4) 15 sec.).
Dia. every 60 sec.
Lat. 52° 58' 36" N., long. 1° 34' 30" E.
- (xii) DR 1, R. Spherical (Fl. 5 sec.).
Lat. 53° 03' 06" N., long. 1° 31' 42" E.
- (xiii) CROMER Lt.-vessel (Fl. 15 sec.). *Dia. (2) 2 mins.*
Lat. 53° 07' 48" N., long. 1° 28' 36" E.
- (xiv) DR 2, R. Spherical (Gp. Fl. (2) 10 sec.).
Lat. 53° 11' 00" N., long. 1° 24' 00" E.
- (xv) DUDGEON Lt.-vessel (Gp. Fl. (3) 60 sec.).
Siren (4) 60 sec.
Lat. 53° 20' 30" N., long. 1° 10' 00" E.
- (xvi) DR 3, R. Spherical (Fl. 1 sec.).
Lat. 53° 27' 18" N., long. 1° 00' 00" E.
- (xvii) DOWSING Lt.-vessel (Gp. Fl. (2) 10 sec.).
Dia. (2) 60 sec.
Lat. 53° 34' 00" N., long. 0° 50' 00" E.

(For continuation see HUMBER—ELBE Route.)

Note—All waters to the westward of this route are considered to be free from mines. All known wrecks are charted.

- 1442 11 FOULNESS Route. *Delete* paragraph. Route no longer required.
- 1443 11 GALLOPER Link. *Delete* „(For continuation see KNOCK Route),“ and *substitute*:—
(For continuation see ENGLAND (East Coast) Route.)
- 1444 11 GALLOPER—ELBE Route. *Delete* Caution.
- 1445 11 HARWICH—HOOK Route. *Delete* „For continuation see KNOCK Route or SHIPWAY—KNOCK Bypass),“ and *substitute*:—
(For continuation see ENGLAND (East Coast) Route.)
- 1446 11 HUMBER—ELBE Route.
(i) *Amend* width to read:—
Width between DOWSING Lt.-vessel and Longitude 7° 40' E. 2 miles, thence 3 miles.
(ii) *Insert* after width:—
(For continuation see ENGLAND (East Coast) Route.)

[Continued

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
		(iii)	<i>Delete</i> H 1 Buoy and its position.
		(iv)	DOWSING Lt.-vessel. <i>Delete</i> „OUTER DOWSING Route Junction.“
1447	12	KNOCK Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route has been incorporated into ENGLAND (East Coast) Route.
1448	12	NF Route.	<i>Delete</i> „(For continuation see KNOCK Route,“ and <i>substitute</i> :— (For continuation see ENGLAND (East Coast) Route.)
1449	12	NORWAY—ELBE Route.	HR 1 Light-vessel. <i>Amend</i> details and position to read:— HR 1 Light-vessel (<i>Gp. Fl. (3) 30 sec.</i>). <i>Nauto (3) 30 sec.</i> Lat. 55° 20' 54" N., long. 6° 27' 42" E.
1450	12	OUTER DOWSING Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route has been incorporated into ENGLAND (East Coast) Route.
1451	13	PH Route.	HR 1 Light-vessel. <i>Amend</i> details and position to read:— HR 1 Light-vessel (<i>Gp. Fl. (3) 30 sec.</i>). <i>Nauto (3) 30 sec.</i> Lat. 55° 20' 54" N., long. 6° 27' 42" E.
1452	13	SHIPWAY Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route has been incorporated into ENGLAND (East Coast) Route.
1453	13	SHIPWAY—KNOCK Bypass.	<i>Delete</i> paragraph. Route has been incorporated into ENGLAND (East Coast) Route.
1454	13	SMITH'S KNOLL—ELBE Route.	(i) <i>Delete</i> Caution. (ii) <i>Delete</i> „(For continuation see SHIPWAY Route),“ and <i>substitute</i> :— (For continuation see ENGLAND (East Coast) Route).
1455	13	SUNK Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1456	14	WOULD Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route has been incorporated into ENGLAND (East Coast) Route.
1457	17	ESBJERG Approach.	HR 1 Light-vessel. <i>Amend</i> details and position to read:— HR 1 Light-vessel (<i>Gp. Fl. (3) 30 sec.</i>). <i>Nauto (3) 30 sec.</i> Lat. 55° 20' 54" N., long. 6° 27' 42" E.
1458	18	HUMBER Approach.	<i>Delete</i> paragraphs. Route no longer required.
1459	19	LOWESTOFT Approach.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.

[Continued]

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>	
1460	21	THAMES APPROACH INSTRUCTIONS. <i>Delete paragraph.</i> (<i>N.B.—Instructions are contained in North Sea Pilot, Part III.</i>)
1461	22	YARMOUTH Approach. <i>Delete paragraph.</i> Route no longer required.
1462	36	WAY 45. Position (ii). <i>Amend latitude to read:—</i> 55° 12' 06" N.

VOLUME II.

NIL.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 269.

Rute 1.

Side	Afsnit	Punkt	Rrettelse, tilføjelse:
3	II	2—3	Vrag <i>Hanau</i> . „o. v.“ rettes til: „Dybde o. vg. 0,2 m.“
4	II	4—5	Vrag <i>Massima</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 37',3 - 10^{\circ} 48',3$. Afstand og retning fra rutens midterlinio rettes til: 2,5 sm—N.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 271.

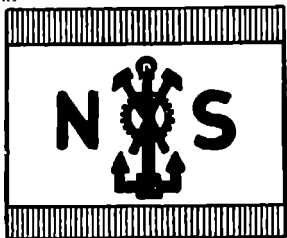
Rute 28

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
4	II	1—2	Vrag <i>Massima</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 37',3$ — $10^{\circ} 48',3$. Afstand og retning fra rutens midterlinie rettes til: 1,3 sm—E.
4	II	7—8	Vrag <i>Antares</i> . Dybde over vraget rettes til: 13 m. Vragafmærkingen udgår.

DANSK SØFARTS TIDENDE



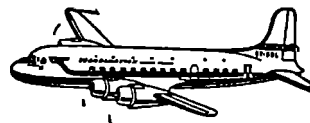
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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 hurtigste vej hjem

for Dem selv og de pakker, De ønsker at sende, er luftvejen. Foretræk vore egne luftruter, de går direkte til Danmark på de færrest mulige timer. Se fartplanerne, der er fremlagt i de danske sømandsmissioner verden over. Få oplysninger og billetter hos rejsebureauerne.

SAS



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



JAN M. LYNGBY
INGENIØR- & MASKINFORRETNING

SKIBS-
HJÆLPE-
MASKINER

KJØBENHAVN K
TOLDBODGADE 18
TELEF. C. 13 779 - 15 779
TELEGRAM-ADRESSE: JANBY

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Selvfartøjer 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, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybsaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Den er Sommer- og Vintertakst.

Loaning og Ladning. I Frihavnen besørger Loaning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, 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 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 Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinlen 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 fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore pr. m³. — Loaning og læstning: Loaning og læstning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile benzin-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for tyftede. Skibseparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer paa indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

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 15 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 10 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frie. Lødses 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. Loaning og Læstning til faste Takster. 3 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. Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt, 3 Tørdokker indtil 118 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 8,5 m. I Yderhavnen 8,8 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 14 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 13 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektrifløttet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 1,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmeherende Fartøjer betales det halve. Varselafgift: Moderat. Bugserdamp. uforans. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Læstn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 Selvfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Loaning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokke med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for 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, 14 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 3,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Loanings- og Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af små og store Skibe, god Havne- og Skibesmede, Ophalerbedding til Skibe indtil 375 B.T. Meter- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

FRA UGE TIL UGE

DANSK SKIBSFART I DAG

Skibsreder A. Kampen har overfor Købmands-skolebladet fremsat en række interessante betragtninger om forholdene for dansk skibsfart i dag.

— Det, det kommer an på, er, at administrationen for dansk skibsfarts vedkommende ikke er dyrere end skibsfart under andre flag, udtaler skibsreder Kampen. Det er et vigtigt punkt, som tit overses — folk tror, at skibsfart er en guldgrube, som man bare kan skrive regninger til, medens forholdet er det, at hvis vi ikke længere er konkurrencedygtige med søfartsnationer som Norge, Sverige, England og Holland, så taber vi markederne, og dansk skibsfart vil gå en trang tid i møde.

— Har krigsårenes tonnage-tab betydet et handi-cap for os i konkurrencen?

— Nej, vi har ikke tabt terræn, fordi vi har manglet tonnage. De andre nationer har jo været udsat for det samme.

Tværtimod, vil jeg sige, har dansk skibsfart efter krigen arbejdet sig ind på forskellige udenlandske markeder, hvor vi ikke tidligere har været repræsenteret, og det er en bestræbelse, man vil sætte alt ind på at fortsætte, men som kommer ud for modvind, når visse nationer hylder det princip, at deres varer skal gå på deres egen flåde. De egentlige skibsfartsnationer — herunder Danmark og Norge — har bygget deres skibsfart op på fri konkurrence uden beskyttelse af nogen art, og man må håbe, det vil være muligt at bevare den frie skibsfart også i fremtiden. Men det ligger kun i ringe grad i vor egen hånd.

— Kan det tænkes, at vore rederier vil anmode staten om at iværksætte beskyttelsesforanstaltninger?

Jeg kan naturligvis ikke udtale mig på hele branchens vegne, men det er mit absolutte indtryk, at det ikke vil ske. Det vil heller ikke være til megen nytte, da den danske eksport og import er meget ringere end handelsflådens kapacitet. Man må huske på, at kun en del af flåden beskæftiges i fart på hjemlandet, medens størstedelen tjener sine penge i fart på udenlandske havne. Derfor er skibsfarten også det betydningsfulde valutaskabende erhverv, og derfor gælder det om, at vi ikke går over gevind i vor lønpolitik, men at den holdes på et niveau, der gør det muligt for os at bevare vor konkurrencedygtighed. Så vidt jeg ved, ligger vore lønningsudgifter allerede noget højere, end de gør i Norge, Holland og England.

— Er det lykkedes at få krigstidens tab udlignet?

— Mange danske rederier har haft et genopbygningsprogram, og det har i visse tilfælde været meget stort, så jeg vil tro, at vor flåde kommer op på førkrigsniveauet i år. (Som omtalt i sidste nummer af D.S.T. er førkrigstonnagen passeret og handelsflåden nu på 1.103.200 brt. red.). Den har imidlertid tildels ændret karakter. Næsten alt det nye består af større oceangående skibe, hvorimod de fleste af de skibe, der gik tabt, tilhørte den mindre Nordøst-flåde. Det betyder, at dansk skibsfart i højere grad end før deltager i oversøisk trafik.

Til trods for, at der er bygget relativt få mindre

skibe efter krigen, ser man imidlertid det særsyn, at markedet ligger dårligere for mindre skibe, en omstændighed, der kan være vanskelig at forklare. For en del ligger det sikkert i, at de store transportere af kul fra England til Østersølandene og med træ tilbage fra Finland og Sverige til Vesteuropa, som de havde før krigen, er gået voldsomt ned. Der er for øjeblikket meget lidt udbytte at hente i Nord- og Østersøfarten, medens det oversøiske marked, selv om det er gået meget tilbage, stadig byder på rimelige fortjenstmuligheder.

— De talte før om rederiernes store genopbygningsprogrammer — har de danske værfters kapacitet været stor nok til at kunne tilfredsstille efterspørgslen?

— Det har knebet for dem at overholde leveringsfristerne, og de fleste skibe, der er bygget efter krigen, er jo nok blevet forsinket et års tid eller mere. Det har taget tid at komme tilbage til førkrigstidens arbejdstempo, men det er dog blevet bedre, og det er også nødvendigt, hvis den danske værftsindustri skal kunne klare sig i den konkurrence, som nu gør sig gældende, og som bliver mere udtalt, jo længere tid der går.

— Har danske rederier kunnet få tilladelse til at bygge på udenlandske værfter?

— En del har fået det, og det er nødvendigt, at det fortsat bliver tilfældet, hvis det kan gøres billigere og hurtigere ude. Man må jo stadig huske på, at de skal konkurrere på det åbne fragtmarked.

Det kan derfor heller ikke for værfternes vedkommende nytte at etablere et specielt prisniveau her til lands. Det må nødvendigvis svare til niveauet i de konkurrerende lande.

Danske værfter kan heller ikke forvente at få nybygningsordrer fra udenlandske redere, hvis udenlandske værfter ikke kan få en chance med danske arbejder. Og det skal måske tilføjes, at der altid bygges flere skibe i Danmark for udenlandsk regning end danske skibe i udlandet.

— Efter det, De har sagt om shippingbranchen, må den byde de unge mange muligheder.

— Ja, skibsfart er efter mit skøn den mest interessante forretningsart, der eksisterer. Man er vel der i højere grad end i de fleste andre brancher i kontakt med verden, og trods de vanskeligheder, den uundgåeligt fører med sig, vil jeg ikke bytte.

— Hvordan er uddannelsen?

— De fleste unge kommer ind i rederikontorerne med realeksamen, og efter nogle års læretid er der enkelte, der bliver hængende, mens de fleste søger at komme ud i verden eller finde sig et job i et andet firma — et rederi kan jo ikke beholde alle sine lærlinge, og det behøver ikke nødvendigvis at være et shipping-firma, da en vel udrustet shipping-mand kan klare sig udmærket i andre brancher. Det har man set flere eksempler på.

Trods alt vil de fleste dog nok søge ind i skibsbranchen, og der er også gode muligheder hos skibsmæglere og befragtningsagenter. Hvis man går den vej, er der gode chancer for at begynde for sig selv, og adskillige unge har oparbejdet ansete forretninger indenfor dette område.

FRAGTRATETALET FOR JUNI 1949

Fragtratetalet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater, viser en nedgang på 1 point, nemlig fra 95 i maj til 94 i juni. Fra januar til juni har der fundet en samlet nedgang sted på 8 points. Fragtratetalet var i januar 1949 102, februar 100, marts 98, april 97, maj 95, juni 94.

Nedgangen har gjort sig gældende for de fleste fragtraters vedkommende. Navnlig er trælastraterne faldet ret betydeligt, idet disse i gennemsnit ligger omtrent 5 pct. under niveauet i maj. Olie- og frugtraterne har derimod været uforandrede som i maj.

DANSKE SEJLSKIBSREDERES PROTECTION CLUB

Danske sejskibsredere protection club har afholdt generalforsamling i Svendborg. Klubbens sekretær, landsretssagfører *Elmqvist* oplyste, at der i årets løb har været en mindre medlemsfremsgang fra 56 til 63 tilsluttede skibe. I 1948 blev der behandlet 29 forskellige sager, der for de flestes vedkommende afgjordes med et tilfredsstillende resultat.

INGEN FRAGTSEJLSKIBE I DANMARK

Dansk Sejskibsredereforening for mindre Skibe oplyser, at der ikke findes flere indregistrerede fragtsejskibe her i landet. Det sidste skib var *Elise* af Rømpø på ca. 50 tons d.w., der i efteråret 1948 blev solgt til Korsør, hvor der installeredes en 50 hk. motor, samtidigt med at skibet fik nyt navn, m.s. *Havsand*.

Af skibe på 500 tons d.w. og derunder findes der her i landet ca. 800 motorsejlere og motorskibe med en tonnage af ca. 45.000 brt.

D.F.D.S.'s »VIRGINIA« MODERNISERES

Der er truffet bestemmelse om, at D. F. D. S.'s damper *Virginia* skal moderniseres. *Virginia*, der er på 7.925 tons d.w. og bygget i 1920 på Københavns Flydedok, ligger i øjeblikket ved Helsingør Skibsværft. Det er meningen, at bl. a. kahytter og saloner skal ombygges, så de bliver mere komfortable og moderne. Ombygningen vil antagelig koste ca. 1/2 mill. kr.

FÆRØSKE SKIBE

Efter stedfunden forhandling mellem danske og færøske myndigheder er det fastslået, at registrering af skibe med hjemsted på Færøerne, der i medfør af lov nr. 37 af 23. marts 1949 om Færøernes hjemmestyre er overtaget som færøsk særansliggende, fra og med 1. juli 1949 varetages af de færøske myndigheder.

I henhold hertil er samtlige skibe med hjemsted på Færøerne blevet udslettet af det almindelige danske skibsregister.

FINLANDS LEVERANCER TIL SOVJETUNIONEN

Finland har fornylig undertegnet en overenskomst med Sovjetunionen angående Finlands leverancer til Sovjet i det sjette krigsskadeår. Leveringsperioden er denne gang på 18 måneder og i denne tid skal Finland levere varer for i alt 26.6 mill. dollars, deraf for 12.4 mill. i den første 6 måneders periode, for 5.5 mill. i den anden og for 8.6 mill. i den tredje periode. Finland skal bl. a. levere et papirindustri anlæg, der omfatter en kartonfabrik med en årsproduktion på 88.000 tons og et træsliberi med en årsproduktion på 50.000 tons, to finérfabriker, 24 kraner, 60 damplokomotiver, to papirmaskiner, en pergamentmaskine, 163 lokomotiver, 155 smalspors vogne, 5000 elektriske motorer, 340 kraftstationer, 67 høvlemaskiner og forskellige maskiner for papir- og træforædlingsfabriker.

Skibsleverancerne i den sjette erstatningsperiode omfatter 137 skibe af forskellige typer.

FALD I PRISERNE PÅ BUNKERKUL I HOLLAND

Firmaet Vinke & Co., Rotterdam, meddeler: Fra 21. juli 1949 er priserne på bunker kul i Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Amsterdam og Zaandam, i Rotterdam/Vlaardingen også for skibe med westfalske kullaster som følger:

88/- pr. ton f.o.b. for kvantiteter på 200 tons og derover,

89/- pr. ton f.o.b. for kvantiteter på 50/199 tons,

90/- pr. ton f.o.b. for kvantiteter på 25/49 tons,

92/- pr. ton f.o.b. for kvantiteter under 25 tons.

Trimming, hvis forlangt, 6d. pr. ton ekstra på hele det leverede kvantum.

Skiftning af bunker-materiel hfl. 80 for ethvert kvantum under 200 tons.

FORHOLDENE I TRIEST OG RIJEKA (FIUME)

Det danske gesandtskab i Bukarest har til udenrigsministeriet indberettet følgende om forholdene i havnene i Triest og Rijeka (Fiume): Under den anden verdenskrig var Triest genstand for en halv snes luftangreb og mistede derved ca. halvdelen af sin kapacitet, men ved energisk arbejde, finansieret af den engelsk-amerikanske militærregering, er skaden allerede udbedret, og havnen har nu samme kapacitet som før krigen.

Det under militærregeringen stående Triest-område omfatter 80 kvadratkilometer med 350.000 indbyggere. Havnen består af fem dele: Den nye havn (til hele laster af varer som korn, kul, nitrater og kopra), San Andrea-havn, tømmerhavnen og oliehavnen, hvilke fire områder tilsammen udgør frihavnen, hvortil kommer toldområdet. Frihavnen sorterer under havnedirektøren som en slags transportminister, men al godsbehandling er samlet hos bestyrelsen af »Magazzini Generali«, hvori — foruden militærregeringen — er repræsenteret skibsfart, handel, spedition og industri. Havnen er praktisk taget udelukkende en kommerciel havn, da havneområdet ikke er tilstrækkeligt stort til at tillade en opførelse af fabriksanlæg, men en stor industri-frihavn er under bygning i Zaubugten. I tilknytning til havnen findes olieraffinerier og skibsværfter. Den nye havn kan tage 15 skibe å 10—12.000 tons og San Andrea-havnen mindst 20 mindre oceanskibe.

Triest er en fuldtud moderne havn. Den nye havn og San Andrea råder over ca. 150 elektriske og hydrauliske kraner. Lade- og lossekapaciteten i hele Triests havn er 10.000 tons i en 8-timers arbejdsdag, derudover op til 13.000 tons. Der findes store oplagringsmuligheder og et praktisk jernbanenet.

Den nuværende udvikling af trafikken på Triest, sammenlignet med tilstanden før krigen, karakteriseres ved en betydelig stigning i importen pr. skib og videretransport med bane, hovedsagelig fra USA til Østrig. Det er navnlig de store ERP-sendinger, der giver sig udtryk heri. Derimod er eksporten fra centraleuropa pr. bane og videre med skib gået stærkt tilbage.

Rijeka (Fiume), begge navne betyder flod og henlyder til den lille flod, der skiller byen fra Susak på den anden side, og som i tiden mellem de to verdenskrige var grænsefloden mellem Italien og Jugoslavien. De to havne udgør nu i praksis et samlet havneområde, og Susak anvendes særlig til tømmereksport. Rijeka har en god naturlig havn, og en del af denne er i sin tid anlagt særdeles rationelt med et praktisk forhold mellem kajplads, magasin og bancespor. Sammen med Susak skulle den daglige lade- og lossekapacitet, når havneområdet var i komplet orden, være henved 10.000 tons. Havnene blev imidlertid meget ødelagt under krigen, og trods ihærdigt arbejde står endnu meget tilbage

UGENS FRAGTBÆRETNING

De oversøiske markeder er stadig præget af feriestemning og dollarnød. Men medens feriestemningen er en faktor, der automatisk forsvinder, er problemet, hvad dollars angår, af langt større rækkevidde, og kun fremtiden kan vise, om der i det hele taget er mulighed for en løsning, der nogenlunde kan stabilisere de økonomiske forhold.

De oversøiske markeder er i en uhyggelig grad præget af manglende tilgang på nye laster, og den forløbne uge har derfor også vist en yderligere afsvækkelse i fragtniveauet. I transatlantisk fart er sluttet yderligere italiensk tonnage for kul fra Northern Range til Vestitalien til \$6.25, ligesom en enkelt båd sluttedes Hampton Roads/Sverige til sv. kr. 25.50. Korn fra St. Lawrence er sluttet så lavt som \$5 til Rotterdam eller Antwerpen med option Marseille eller Genoa til 75 cts. mere med fri losning. For britisk regning blev der betalt 7/9d. pr. qr. til UK./Cont., men det ventes, at raten, når befragterne igen kommer i markedet, vil ligge på omkring 7/7pr. qr. Trælastaterne fra Canada til UK. ligger også noget svagere for såvel props som for skåren last. Jernmalm fra Wabana til UK. betales med 26/-.

Der har ikke været nogen stor forretning i sukker fra Cuba/San Domingo. *Food Ministry* er åben for augusttonnage til UK. og antyder herfor kun 50/-basis Cubalastning. Fra Golfen er sluttet privatejet amerikansk tonnage for korn til Continentet til rater mellem \$9.95 og \$10.20 basis Antwerpenlosning, og 3 amerikanske både fik \$11.95 for tungt korn fra Golfen til Nordfrankrig.

Fra River Plate er sluttet yderligere tonnage til Antwerpen eller Rotterdam til 46/3d., og i det hele taget ser Londonmæglere lidt mere optimistisk på udviklingen på dette marked. Dels er der ikke så megen disponibel tonnage, og dels venter man, at den nylig afsluttede handelsoverenskomst mellem England og Argentina vil medføre større afskibninger til UK. indenfor en rimelig fremtid.

Fra vestkysten af Sydamerika findes praktisk talt ikke positiv forretning for tramptonnage. For 4/5000 ts. byg i sække fra Chile til Israel indikeres 90/- på berth terms, og for ca. 4000 ts. salpeter Chile/1—2 havne Italien indikeres 60/-.

Markederne fra Nordpacific er ikke meget bedre. Lumber og stykgods fra British Columbia til UK. er

sluttet til 61/3d. på fio. basis, og flere både sluttedes med hvede fra Vancouver til Tyrkiet til omkring \$10.40 med fri losning. Lumber fra British Columbia til Northern Range er sluttet til \$55.000 fio. for 460.000 cbft. båd.

Østens markeder er nærmest apatiske. Bauxite fra Bintan til USNH. er sluttet til den lave rate af \$6.25 fio., ganske vist med så hurtige expeditioner som 4000/4000, men det er alligevel forretning, rederne ikke spinder guld på. Også det australske marked er livløst, hvilket tilskrives strejkeforholdene.

Fra Sydafrika er sluttet yderligere tonnage for kul, bl. a. til Australien, hvor der betales 40/- fra Lourenco Marques til Adelaide og 42/-6d. til New South Wales. Lourenco Marques til Aden betales med 30/-. Salt fra Aden til Calcutta sluttedes til 25.75 rupees.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Det er stadig vanskeligt at skaffe stem for prompt tonnage, og Londonmæglere, der specialiserer sig i dette marked, skriver, at befragterne benytter sig af rederens villighed til at slutte for fremskudte positioner til at trykke raterne. Af ugens slutninger kan nævnes: Bona/UK., 9500 ts. jernmalm til 24/6d., Sfax WCUK., 7000 ts. fosfat til 23/-, Casablanca/UK., 2800 ts. fosfat til 22/9d., Huclva/Danmark, 2300 ts. pyrites til 23/9d. 9000 ts. concentrates Morphou Bay til Tacoma sluttedes til \$9. Saltraterne fra Middelhavet til Østen ligger på omkring 62/6d. basis Japanlosning.

På vore hjemlige markeder er der stadig en betydelig efterspørgsel i trælastfarten, selvom befragterne for UK.'s vedkommende synes at være ved at fordøje det store antal både, der er sluttet i den sidste tid. Rateniveauet er uden væsentlige ændringer. Kul- og koksarten ligger også nogenlunde uforandret.

På timechartermarkedet er efterspørgslen mindre, end den har været i lange tider. Der sluttes ganske vist stadig adskillige både til linierederier, men tendensen er udpræget svagere. Af bemærkelsesværdige slutninger kan nævnes dansk motorskib på ca. 7000 ts., der fik den markedsæssigt gode rate af omkring d. kr. 22 for 3 måneders Westafrica trade.

at udrette. De jugoslaviske myndigheder har ikke offentliggjort statistiske oplysninger vedrørende havnen af nogen art, men det skønnes at Rijeka-Susak's daglige kapacitet for tiden er ca. 4.500 tons. Normalt vil der være plads til omkring 14 oceanskibe i Rijeka og 4 i Susak, men for tiden er der dog kun plads til det halve antal hvert sted. I tilknytning til havnen findes et olieraffinaderi og et skibsværft. Havnens tekniske udstyr er endnu ret begrænset, hvorfor der er brug for megen arbejdskraft, men den omstændighed, at havnen endnu ikke er fuldt udbedret, kan bevirke, at skibene må vente, fordi der ikke er kraner eller magasiner til rådighed, og der nævnes, at skibe ofte er blevet forsinket op til et par uger. Ved lastning kan det også forekomme, at den uerfarne arbejdskraft ikke stuver så godt som ønskeligt, hvilket kan medføre betydelig fragtfordyrelse. Fra jugoslavisk side arbejdes der energisk på at gøre Rijeka til landets almindelige havn for udenrigshandel, medens de øvrige større dalmatiske havne som Sibenik, Split og Dubrovnik ifølge de for tiden fulgte planer særligt skulle få til opgave at være eksporthavne for træ, cement og bauxit.

Taksterne er højere i Triest end i Rijeka, men på grund af sin bedre tekniske og prompte betjening er Triest billigere.

DE UDLÅNTE AMERIKANSKE SKIBE TIL SOVJET

Charles D. Marshall, U.S.'s Maritime Commission's administrerende direktør har meddelt Kongressen, at de 86 handelsskibe, som blev udlånt til Sovjet under krigen i henhold til Låne- og Lejeloven, sikkert må afskrives. Udenrigsministeriet har efter krigens ophør sendt mange skrivelser til det russiske udenrigsministerium om at få disse skibe tilbage, men som regel har man ikke fået svar på skrivelserne. I alt blev der under krigen udlånt 127 skibe til Sovjet, heraf gik 7 tabt, og kun 34 er leveret tilbage.

ENGELSK LÅN TIL ISLAND

Den engelske regering har tilladt Islands regering at optage et lån i Hambros bank på £1.250.000 (32.775.000 isl. kr.). Beløbet skal anvendes til at financiere bygningen af ti trawlere, der af Island er bestilt i England. Lånet, der forrentes med 4½ pct., skal afdrages i løbet af tyve år, dog skal der ikke betales afdrag de første tre år.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aktieselskabsregistret

»Rederi Aktieselskabet »Codan« af Svendborg. A. H. W. Thejll er fratrukt og direktør Vilhelm August Tholander er tiltrådt som direktør (korresponderende reder).

Maskinistundervisningen

Ved de i juni/juli 1949 afholdte maskinisteksaminer er der opnået følgende resultater:

Til *motorpasserprøven* mødte 38 eksaminander, hvoraf 32 bestod.

Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 113 eksaminander, hvoraf 87 bestod.

3 elever, Kurt Hansen, Jens Larsen og Johan Ulrik Skjoldborg, alle fra København, fik tilstået præmie af Julius Skrikes legat for at have bestået eksamen med udmærket resultat.

Til *den udvidede maskinisteksamen* mødte 60 eksaminander, hvoraf 52 bestod.

En præmie på 200 kr. og et diplom fra maskinmestrenes forening samt præmie fra Julius Skrikes legat blev tildelt Arne Thygesen, Horsens, for det bedste resultat.

Endvidere fik Knud Norup Møller, Århus, til sidstnævnte eksamens maskinfag tildelt præmie af Julius Skrikes legat.

Nybygning til Island

A/S Frederikssunds Skibsværft har i sidste uge søsat et kombineret fiskeriekspeditions-, rednings- og havundersøgelsesskib til det islandske Skipaaudgerd Rikisins. Skibet, der er på 120 b.r.t., har følgende hoveddimensioner: Længde 26,28 m, bredde 6,37 m, dybde til skandækkel 3,25 m. Det vil blive forsynet med en 480 h.k. dieselmotor, moderne spil til trawlfiskeri, radio, ekkolod og udstyr for biologiske undersøgelser

Svensk motorskib minesprængt

Mandag aften i sidste uge blev det svenske motorskib *Ingeborg* minesprængt udfor Hals Barre. Af dens fire mands besætning omkom to mand, medens kaptajnen og hans forlovede blev reddet af det danske motorskib *Leif* af Århus. Efter pladsen at domme, hvor *Ingeborg* er sunket, synes det udenfor al tvivl, at minesprængningen har fundet sted udenfor sejlrueten. Kaptajnen har forklaret, at minesprængningen ramte skibet i agterstavnen, hvor de to omkomne opholdt sig i styrehuset. Kaptajnen og hans forlovede opholdt sig i forenden af skibet og blev slynget i vandet, hvor de klamrede sig til nogle vragslumper, indtil de blev reddede af *Leif*. De to omkomne blev et par dage efter sprængningen fundet fastklemt i styrehuset af en dykker fra vagervæsenets skib *Zeus*, der samtidig afmærkede vragefs plads.

PERSONALIA

50 år

Den 25. juli fyldte ejer af m.s. *Cornelia*, kaptajn A. N. Kure, 50 år. Kaptajn Kure er bosiddende i Svendborg.

60 år

Tidligere fører i rederiet Jebsen & Co., kaptajn F. Thaysen, fylder den 31. juli 60 år. Kaptajn Thaysen har i flere år været fører af s.s. *Gustav Diederichsen* i farten på Kina-kysten, og er nu bosiddende i Åbenrå.

Grønlands styrelse

Skibsfører af 2. grad J. P. M. Hansen er udnævnt til skibsfører af 1. grad, overstyrmandene O. A. Møller og G. J. A. Hansen til skibsførere af 2. grad, maskinmestrene af 2. grad A. E. Jensen, A. R. Thjellesen og E. C. E. Persson til maskinmestre af 1. grad, og R. J. M. Hansen til maskinmester af 2. grad.

Fyrvæsenet

Fyrskibsfører A. A. Porse er efter ansøgning afskediget af fyr- og vagervæsenets tjeneste i nåde fra udgangen af oktober måned 1949 at regne på grund af alder og med pension efter tjenestemandsløven.

Statens skibstilsyn

Skibsinpektør Olav T. Lisborg er efter ansøgning afskediget fra hvervet som skibsinpektør på Færøerne og genudnævnt i stillingen som skibsinpektør under Statens Skibstilsyn. Skibsinpektør S. I. Jessen er udnævnt til skibsinpektør på Færøerne, og skibsinpektørassistent K. H. R. Sørensen til skibsinpektør under Statens Skibstilsyn.

Positionsliste pr. 27. juli 1949

Dania

Cyrl pass. Brunsbüttel 27.7. p. v. til Frankrig. — *Danholm* afg. Neapel 26.7. til Alexandria, Aden. — *Danklint* ank. Hull 19.7., forv. afg. 29.7. til London. — *Danvig* ank. Cienfuegos 27.7. — *Tovelil* afg. Gibraltar 20.7. til Zon-guldak.

Dannebrog

Aggersborg forv. ank. New York 26.7. — *Brattingsborg* ank. New York 20.7. — *Dunsborg* ank. Melbourne 17.7., derefter til Adelaide. — *Ellensborg* ank. Cardiff 19.7. — *Frederiksborg* afg. Ivigut 23.7. til Philadelphia. — *Lilleborg* afg. Bilbao 23.7. til Setubal. — *Nordborg* afg. Setubal 25.7. til Antwerpen. — *Skodsborg* afg. Santa Pola 20.7. til Grønland. — *Taarborg* forv. ank. Garston 28.7. — *Uranienborg* afg. Botwood 21.7. til Alexandria, Virg. — *Ørneborg* afg. Ivigut 22.7. til Philadelphia.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Glasgow 25.7. — *Bornholm* forv. ank. Dakar 3.8. — *Bretagne* ank. Carentes 26.7. — *Grønland* afg. Luleå 26.7. — *Halland* rep. i Helsingør. — *Irania* forv. ank. Suez 8.8. — *Normandiet* forv. ank. Ymuiden 29.7. — *Skaane* ank. Murovik 27.7. — *Slesvig* forv. ank. Aden 26.7.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Toppila 16.7. — *Wm. Th. Malling* ank. London 24.7. — *I. P. Suhr* afg. Szczecin 27.7.

De forenede Kulimportører

Cimbria afg. Kbhvn. 28.7. til Polen, derfra til Holland. — *Concordia* ank. Kyndby 28.7. — *Dania* afg. Ålborg 27.7. til Gdynia. — *Hafnia* afg. Ålborg 26.7. til Polen, derfra til Odense. — *Scandia* afg. Polen 27.7. til Kbhvn.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Kbhvn. 26.7. til Kalundborg, Nyborg og Aruba. — *Esso København* forv. ank. Curaçao 29.7., derfra til Aruba og Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg 22.7., forv. ank. Aruba 8.8. — *Scandia* forv. ank. Aruba 29.7., derfra til Nyborg og/eller Kbhvn., evt. Esbjerg.

D. F. D. S.

Alabama ank. Savona 25.7., derfra til Huelva. — *Argentina* afg. Kbhvn. 26.7. til New York. — *Arizona* i Danmark. — *Arkansas* afg. Kbhvn. 28.7. til Ålborg, Antwerpen, Middelhavet. — *Bergenus* i Ålborg, derfra til London. — *Bolivia* ank. Brownsville 24.7., derfra til Gulven og nordg. New York. — *Brasilien* ank. Savona 25.7. — *California* afg. Sfax 24.7. til Oran, Dunkirk. — *Colombia* ank. Kbhvn. 26.7. — *Delaware* i dok i Frederikshavn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 26.7. til Reykjavik. — *Egholm* afg. London 28.7. til Kbhvn. — *Falken* afg. Kbhvn. 26.7. til Gdynia. — *Florida* ank. Alexandria 24.7., derfra til Beirut. — *Frigga* ank. London 12.7., derfra til Danmark. — *Garonne* afg. Antwerpen 23.7. til Kbhvn. — *Georgia* ank. Gibraltar 26.7., derfra til Barrow in Furness. — *Halldan* afg. Kbhvn. 30.7. til Hamburg, Antwerpen. — *Harald* afg. Gdynia 28.7. til Antwerpen. — *Hebe* afg. Newcastle 28.7. til Kbhvn. — *Hindholm* afg. London 27.7. til Liverpool. — *Hjortholm* afg. Gibraltar 22.7. til Alexandria. — *Hroar* ank. Hull 18.7. — *Ivar* afg. Middlesbrough 22.7. til Szczecin, Antwerpen. — *Katholm* ank. Swansea 26.7., derfra til Manchester. — *Kentucky* afg. Dunkirk

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

23.7. til Gibraltar, Middelhavet. — *Knud* ank. Antwerpen 22.7., derfra til Kbhvn. — *Lemnos* ank. Antwerpen 24.7., derfra til Casablanca og Middelhavet. — *Maine* ank. Malaga 25.7., derfra til Rotterdam. — *Marocco* i dok i Frederikshavn. — *Melos* ank. Kbhvn. 26.7., herfra 1.8. til Middelhavet. — *Nevada* afg. Santos 20.7. til Kbhvn. via St. Vincent. — *Rhodos* ank. Genua 21.7., derfra Marscilles. — *Rota* afg. Kbhvn. 28.7. til Odense, Newcastle. — *Samos* afg. Malta 25.7. til Ø-Middelhavet. — *Skjold* ank. Dunkirk 24.7., derfra til Havre, Portugal. — *Taarnholm* ank. Kbhvn. 24.7., derfra Odense, London. — *Texas* afg. Istanbul 23.7. til Alexandria. — *Thyra* ank. London 11.7., derfra til Esbjerg. — *Tomsk* ank. Lissabon 24.7., derfra til Bordeaux. — *Tunis* ank. London 6.7., derfra til Århus. — *Uffe* afg. Kbhvn. 23.7. til Antwerpen. — *Uruguay* afg. Århus 15.7. til New York, Gulfen. — *Venezuela* afg. New York 23.7. til Oslo. — *Virginia* i dok i Helsingør.

Helmdal

Axel Carl afg. Karachi 23.7. til Kandla. — *Hans P. Carl* afg. Immingham 22.7. til Alexandria. — *Martin Carl* rep. i Karachi. — *Poul Carl* afg. Melbourne 23.7. til Noumea.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Szczecin 27.7. til Dunkirk. — *Jens Toft* ank. Sharpness 26.7., derfra til Bary, Liverpool, Middelhavet. — *Karen Toft* ank. Rouen 27.7. — *Maria Toft* ligger i Middlesbrough.

J. Lauritzen

African Reefer i Las Palmas. — *Anna Dan* forv. afg. Gdansk 28./29.7. til Holland. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Hamburg 29.7. til Rio. — *Egyptian Reefer* afg. Montevideo 22.7. til Piræus via Las Palmas for bunkers. — *Gerda Dan* afg. New York 22.7. til Chile. — *Glady's Dan* afg. Salaverry 22.7., nordgående. — *Hedda Dan* forv. afg. Kristinehamn 28.7. til Otterbäcken, derefter Stettin via Kbhvn. — *Indian Reefer* forv. afg. Montreal 25.7. til Puerto Cabello. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 24.7. p. v. til Rochester, derefter Blyth/Århus. — *Jutta Dan* anl. Kbhvn. for bunkers 23.7. p. v. til Nordfinland, derefter Bristol, Cardiff. — *Kamma Dan* afg. Baltimore 23.7. til Chile. — *Katja Dan* ank. Toppila 24.7., derefter Themsen. — *Laila Dan* afg. San Antonio 21.7., sydgående. — *Laura Dan* forv. afg. Haukipudas 26.7. til Themsen. — *Lilian Dan* ank. Watchet 24.7., derefter Rotterdam/Helsingfors. — *Linda Dan* ank. Liverpool 23.7. — *Leena Dan* ank. Cardenas 20.7., derefter New York. — *Lotta Dan* forv. afg. Ålborg 26.7. til Kotka via Kbhvn. for bunkers. — *Maria Dan* ank. Kbhvn. 21.7., derefter Grønland. — *Marna Dan* afg. Molendo 21.7., sydgående. — *Ninna Dan* forv. afg. Ålborg 26.7. til Hangö, derefter Themsen. — *Paula Dan* forv. afg. New York 2.8. til Chile. — *Randa Dan* pass. Finisterre 24.7. p. v. til St. Louis du Rhone, derefter L'Esquieu/Köping. — *Selma Dan* anl. Kbhvn. for bunkers 26.7. p. v. til Preston. — *Stina Dan* forv. afg. Gefle 29.7., derefter Finland/Rochester. — *Ulla Dan* afg. Mäntyluoto 25.7. til Kotka, derefter Ellesmere via Kbhvn. for bunkers.

Motortramp

Stensby ank. Bunbury 21.7., derefter Fremantle. — *Tureby* ank. Aden 24.7. p. v. til Moji, Japan. — *Vedby* ank. Fremantle 22.7., derefter Nauru.

Myren

Asbjørn forv. ank. Faro 27.7. — *Astrid* ank. Grangemouth 26.7. — *Birte* afg. Århus 26.7. til Finland. — *Chr. Sass* ank. Malmø 23.7. — *Clara* forv. ank. Adrossan 27.7. — *Stal* afg. Sharpness 20.7. til Finland.

Norden

Norden afg. Cape Town 22.7. til Galveston. — *Nordfarer* ank. Genua 25.7. — *Nordkap* ank. Sinu 24.7. — *Nordkyn* ank. Sydney 25.7. — *Nordpol* ank. Greenock 20.7. — *Nordvest* ank. Hongkong 25.7.

Orient

Astoria ank. Suva 25.7. — *Westralia* afg. Baltimore 25.7. til New York.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkeco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Pacific

London ank. New York 20.7. — Paris rep. i Flensborg.

Progress

Absalon laster i Szczecin. — *Elisabeth* laster i Gdynia. — *Ellen Nielsen* laster i Fiume. — *Fylla* laster i Kotka. — *Henry Tegner* ventes til Rostock 29.7. — *Hugo Nielsen* laster i Swansea. — *Karen* rep. i Svendborg. — *Margrete* laster i Grønland. — *Marx* lossers på Tynen. — *Marianne* ventes til Szczecin 29.7. — *Polly* laster i Gefle. — *Rigmor* ank. Tyne 26.7. — *Sophie* lossers på Themsen. — *Thyra* ligger i Kemi.

Torm

Herdis afg. San Francisco 9.7. til Manila. — *Olga S.* forv. ank. Valparaiso 30.7. — *Gerd* forv. afg. New York 27.7. til Trinidad. — *Tekla* afg. New York 21.7. til Lissabon. — *Agnete* forv. ank. Itajahy 26.7., derefter Parana-gua. — *Kirsten* forv. afg. Victoria 27.7. til Rio. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* afg. Victoria 20.7. til New York. — *Thyra S.* afg. Bandida 25.7. til Messina. — *Gyda* forv. ank. Oran 29.7., derefter Zonguldak. — *Anne* afg. Køge 26.7. til Helsingør. — *Hilde* afg. London 26.7. til Århus. — *Aslaug* forv. ank. Rotterdam 26.7., derefter Dundee. — *Gudrun* forv. afg. Wismar 27.7. til Delfzijl. — *Alice* ank. Bergkvara 23.7., derefter Oskarshamn. — *Gunhild* forv. afg. Kalmar 27.7. til Calais.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Uleåborg 21.7. til Cardiff. — *Otto Petersen* afg. Rotterdam 29.7. til Archangel. — *P. N. Damm* afg. Casablanca 23.7. til Belfast. — *Svend Pii* rep. i Frederikshavn.

Ø. K.

Annam ank. Göteborg 23.7., derefter Port Said, Aden. — *Asia* ank. London 12.7., derefter Bremen, Kbhvn. — *Bin-tang* afg. Bangkok 14.7. til Kobe, Yokohama. — *Blankvann* afg. Cebu 24.7. til Singapore, Port Swettenham. — *Danholm* ank. Naples 22.7., derefter Karachi, Bedibunder. — *Erria* rep. i Kbhvn. — *Falstria* ank. Kbhvn. 25.7., derefter Århus, Ålborg. — *Fernmoor* pass. Finisterre 22.7. til Marseilles, Genoa. — *Fionia* afg. Colombo 21.7. til Aden, Port Said. — *India* ank. San Francisco 17.7., derefter Vancouver. — *Java* ank. Brisbane 17.7., derefter Sydney, Melbourne. — *Jutlandia* pass. Cape Race 22.7. til New York. — *Kambodia* rep. i Kbhvn. — *Kina* pass. Helsingør 22.7. til Göteborg, Frederiksstad. — *Korea* ank. Madras 25.7., derefter Aden, Port Said. — *Lalandia* rep. i Nakskov. — *Malacca* forv. afgå Singapore 25.7. til Port Swettenham, Penang. — *Malaya* pass. Minikoi 21.7. til Singapore, Manila. — *Manchuria* pass. Gibraltar 24.7. til Marseilles, Genoa. — *Meonia* rep. i Nakskov. — *Mongolia* afg. Kohsichang 21.7., derefter Manila, Hongkong. — *Morelia* ank. Göteborg 23.7., derefter Halden, Hamburg. — *Nikobar* afg. Cebu 23.7. til Davao, Philippine outports. — *Nordfarer* pass. Messina 23.7. til Genoa, Antwerpen. — *Selandia* ank. Kbhvn. 19.7., derefter Göteborg, Oslo. — *Serampore* afg. Genoa 23.7. til London, Antwerpen. — *St. Croix* ank. Colombo 23.7., derefter Madras, Rangoon. — *St. Jan* pass. Perim 24.7. til Aden, Bombay. — *St. Thomas* afg. Port Said 23.7. til Alexandria, Genoa. — *Tahsis* ank. Vanvouver 14.7., derefter Pacific Coast. — *Tantara* afg. Keelung 21.7. til Wani-shi. — *Tranquebar* ank. Singapore 24.7., derefter Saigon, Bangkok.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17909, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandværkskedler.
2 tørdokke og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELEF. ODENSE 1859

A/S

EM. Z. SVITZERS BJEKKNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 21. Juli 1949.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af Januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 ore med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 ore på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 moter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angår 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:

Rettelsesblad Nr. 169 (*Swinemünde E. rute*).
Corrections to Nemedri (ending 2. July 1949).
Rettelsesblad Nr. 165 udgår.

I. Østersøen.

1276. Danmark. Bornholm. Radiofyret på Rønne havn atter i virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1245 1949 udgår.

Position. $55^{\circ} 05'$ ($58''$) N. $14^{\circ} 42'$ ($02''$) E.

(Marineministeriet, 14. Juli 1949.)

1277. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.

Tidspunkt 21.—23. og 25.—30. Juli samt 1.—6. og 8.—13. August 1949, hver dag Kl. 0800—1600; den 29. Juli, 1. 9. og 12. August endvidere Kl. 2000—2400.

Position. Killehus: c. $55^{\circ} 44'$ N. $14^{\circ} 12'$ E

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23° , og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,4 sm N. for Vitemölla) går i retning 134° .

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 28/1567. Stockholm 1949.)

1278. Sverige. Gotland W.-kyst. Valar fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 14/683 1949 udgår.*Position.* c. 57° 02' N. 18° 13' E.*Detaller.* I Valar fyr er den hvide lysvinkel mellem pejlingerne 38° og 91°,5 delt i følgende nye lysvinkler:

- 1) Grønt i pejl. fra 38° til 65°.
- 2) Hvidt i — - 65° - 91°,5.

I forbindelse med forandringen er fyrets lysstyrke blevet forøget.

Kort Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 28/1639. Stockholm 1949.)

1279. Sverige. Gotland E.-kyst. Östergarn fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 15/726 1949 udgår.*Position.* c. 57° 27' N. 18° 58' E.*Detaller.* Ved Östergarn fyr er grænsen mellem den røde og grønne fyrvinkel i pejling 132° flyttet til pejling 139°. I øvrigt forbliver fyret uforandret.*Kort* Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 28/1638. Stockholm 1949.)

1280. Sverige. Bottniske Bugt. Bjuröklubb. Radiofyr oprettet.*Position.* c. 64° 29' N. 21° 35' E.*Detaller.* Ved Bjuröklubb fyr på ovennævnte plads er der oprettet et radiofyr (RC) med følgende data:

Radiofrekvens: 291,5 kc/s (1029 m). Tonefrekvens: 670 c/s. Rækkevidde: 80 sm.

Signalet er:

1. Bogstaverne <i>BB BB</i>	15,3 s.
2. Pause.....	1,3 s.
3. 14 streger, hver af 1 ^s . varighed, adskilt ved mellemliggende pauser, hver af 0,3 ^s . varighed.....	17,9 s.
4. Pause.....	0,3 s.
5. Streg.....	7,1 s.
6. Pause.....	1,3 s.
7. Bogstaverne <i>BB</i>	6,8 s.
8. Pause.....	10,0 s.

Ialt... 1 m.

Gentagelse af ovenstående..... 1 m.

Hele udsendelsens varighed..... 2 m.

Pause..... 4 m.

Periode..... 6 m.

Sendetider: U sigt b a r t v e j r: Hver 6^m, regnet fra det 4^m. af hver time.K l a r t v e j r: Det 10^m, 16^m, 40^m. og 46^m. af hver time.

(U. f. s. Nr. 28/1636. Stockholm 1949.)

1281. Polen. Gdynia og Gdansk. Oplysning om lodsning.*Positioner.* a) Lys- og fløjtetønden GD: 54° 32' 03" N. 18° 36' 16" E.

b) — - — NP: 54° 26' 24" N. 18° 39' 29" E.

Detaller. Der er lodstvang både i Gdynia og Gdansk; dette gælder såvel for ankomst og afgang som ved forhaling i selve havnene.

a) Skibe til Gdynia giver signal for lods, når de er tæt ud for lys- og fløjtetønden GD; lodsens møder, efter at skibet har passeret denne lys- og fløjtetønde.

b) Skibe til Gdansk giver signal for lods, når de er tæt ud for lys- og fløjtetønden NP.

Adgang til ovennævnte havn uden lods er forbudt.

(N. t. M. Nr. 10/106. Gdynia 1949.)

1282. Polen. Gdansk red. Oplysning om vrage.

Positioner. a) $54^{\circ} 25' 14''$ N. $18^{\circ} 40' 41''$ E., c. 0,6 sm $74,5^{\circ}$ fra Gdansk røde havnefyrr.
 b) $54^{\circ} 25' 15''$ N. $18^{\circ} 40' 37''$ E.
 c) $54^{\circ} 25' 14''$ N. $18^{\circ} 40' 43''$ E.

Detaller. Vraget af slæbebåden *Tur*, af hvilken skorsten og mast rager op over vandet, ligger sunket på ovennævnte plads a) i 8,5 m vand. Vraget er afmærket, som nedenfor anført:

1. En grønmalet spidstønde med W.-topbetegnelse er udlagt c. 75 m W. for den del af vraget, der rager op over vandet. Vragtønden er mærket *WRAK*.
2. En grønmalet spidstønde med E.-topbetegnelse er udlagt c. 40 m E. for den del af vraget, der rager op over vandet. Vragtønden er mærket *WRAK*.

Anm. Et område, inden for en cirkellinie med centrum i den del af vraget, der rager op over vandet, og med radius 0,1 sm, er erklæret for farligt område.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 10/107. Gdynia 1949.)

1283. Polen. Jastarnia (Heisternest). Oplysning om stormvarselsstation.

Position. $54^{\circ} 41' 53''$ N. $18^{\circ} 40' 48''$ E.

Detaller. Stormvarselssignaler vises fra en 8 m høj mast på ovennævnte plads. Masten er forsynet med en rå.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 10/123. Gdynia 1949.)

1284. Polen. Swinemünde anduvning. Ruten Swinemünde E. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/2030 1948.

Positioner. a) $54^{\circ} 00' 41''$ N. $14^{\circ} 17' 45''$ E., 0,3 sm E. for rutens midterlinie.

b) $54^{\circ} 00' 24''$ N. $14^{\circ} 16' 15''$ E., 0,6 sm W. for rutens midterlinie.

Detaller. Vragene, der ligger sunket på ovennævnte pladser a) og b), er nu afmærket med lanterner, der er anbragt på selve vraget, som nedenfor anført:

1. Lanterneren, der er anbragt på vraget a), viser rødt et-blink hver $6,5^s$, blink 2^s , mørke $4,5^s$. Det røde lys er synligt i pejlinger fra 14° gennem E. og S. til 194° .
2. Lanterneren, der er anbragt på vraget b), viser grønt et-blink hver 6^s , blink 2^s , mørke 4^s . Det grønne lys er synligt i pejlinger fra 194° gennem W. og N. til 14° .

Kort Nr. 201.

(N. t. M. Nr. 10/118. Gdynia 1949.)

1285. Tyskland. Stralsund. Ziegelgraben bro. Aabningstider.

Position. c. $54^{\circ} 18',5$ N. $13^{\circ} 06',8$ E.

Detaller. Aabningstiderne for klaphroen over Ziegelgraben er nu, såvel søgne- som søn- og helligdage, som følger:

Fra Kl.	0530	til Kl.	0600.
— -	0840	- -	0910.
— -	1000	- -	1030.
— -	1150	- -	1220.
— -	1400	- -	1430.
— -	1750	- -	1820.
— -	1930	- -	2000.
— -	2130	- -	2200.

(N. f. S. Nr. 26/1610. Hamburg 1949.)

1286. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Fehmarn S. Vragtønder udlagt.

Position. $54^{\circ} 23' 50''$ N. $11^{\circ} 16' 57''$ E.

Detaller. Vraget af *Vega*, der ligger sunket på ovennævnte plads, og af hvilket for- og agterskibet rager c. 1 m op over vandet (vragets midterste del er fjernet), er afmærket, som nedenfor anført:

1. En grønmalet spidstønde med N.-topbetegnelse er udlagt 50 m N. for vragets agterende.
2. En grønmalet spidstønde med S.-topbetegnelse er udlagt 50 m S. for vragets stævn.

Anm. Vraget er stadig under bjergning.

(N. f. S. Nr. 27/1732. Hamburg 1949.)

1287. (T). Tyskland. Fehmarnbelt fyrskib er midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1149 1949 udgår.

Position. c. 54° 36' N. 11° 09' E.

Detaller. Fehmarnbelt fyrskib er for et tidsrum af c. 3 måneder ombyttet med et reservefyrskib med samme fyrkarakter, tågesignal, udsende og radiofyr.

(N. f. S. Nr. 27/1733. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

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

1288. (T). Danmark. Sundet. Sundby Sejlforenings Havns ledelyd fyrtårn midlertidigt slukket.

Position. Sundby Sejlforenings Havns bagfyrtårn: 55° 39' (52") N. 12° 38' (16") E.

Detaller. Sundby Sejlforenings Havns bagfyrtårn og forfyrtårn er på grund af reparation slukket indtil c. 1. August 1949.

(Marineminstriet, 18. Juli 1949.)

1289. Sverige. Sundet. Landskrona indsejling. Lystønder og klokkefyrtårn genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1108 1949 udgår.

Positioner. Pilhaken lystønde: c. 55° 53' N. 12° 47' E.

Norra Haken lystønde: c. 55° 52' N. 12° 48' E.

Detaller. Pilhaken og Norra Haken lystønder samt Pilhaken västra klokkefyrtårn er atter udlagt på plads.

(U. f. s. Nr. 28/1581. Stockholm 1949.)

1290. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1226 1949.

Position. c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.

Detaller. Malmö redd fyrskib er midlertidigt ombyttet med et reservefyrskib, der er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren er uforandret. Tågesignal med tyfon erstattes med klokke: Fire-slag hver 2^m.

I tåge affyres desuden et-skud hver 4^m i c. ½ time, når færgen til Malmö forventes at passere.

(U. f. s. Nr. 28/1580. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1291. Danmark. Kattegat. Sejro Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 22.—31. August 1949, begge dage inklusive, hver dag Kl. 0800—2400.

Position. Stold: c. 55° 45',2 N. 11° 17',5 E.

Detaller. Forsøgsskydning med kanoner afholdes i ovennævnte tid over søen i farvandet, der ligger inden for en afstand af 10,8 sm fra Stold, og som i øvrigt begrænses af linien: Røsnæs—Stold—Nekselø N.-spids samt af en linie, der fra Nekselø N.-spids går i retning 280°.

Sikkerhedshøjde: 5000 m.

Når der skydes, er der højst 2 røde flag med hvid spuns på flagstangen på skydepladsen ved Eskøjbjerg—Vesterlyng. Efter mørkets frembrud vil flagene blive belyst med projektor.

(Artilleriskydeskolen, 8. Juli 1949.)

1292. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyn. Korshavn. Baaker ommalet.*Position.* Korshavn forbåke: 55° 36' (15") N. 10° 36' (40") E.*Detaller.* Korsholm baaker er nu rød- og hvidmalede.*Publikationer.* Danske Lods II, side 197. Søm. fort. side 53, Nr. 27 og 28.

(Marineministeriet, 16. Juli 1949.)

1293. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Kapsejladsmærker udlagt.*Positioner.* 1. c. 56° 09',7 N. 10° 15',3 E.

2. c. 56° 11',6 N. 10° 16',6 E.

3. c. 56° 10',9 N. 10° 18',1 E.

4. c. 56° 09',9 N. 10° 18',8 E.

5. c. 56° 08',9 N. 10° 18',5 E.

6. c. 56° 03',1 N. 10° 17',3 E.

7. c. 56° 07',7 N. 10° 15',7 E.

Detaller. Fra den 16. til den 25. Juli 1949 er der i Aarhus Bugt til brug for kapsejladser udlagt en sort stage på hver af ovennævnte 7 pladser.

(Marineministeriet, 16. Juli 1949.)

1294. Sverige. Kattegat. Vinga fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/905 1949 udgår.*Position.* c. 57° 34' N. 11° 36' E.*Detaller.* Vinga fyrskib er genudlagt og reservefyrskibet er inddraget. Det ved Vinga fyr oprettede reserveradiofyr har indstillet sin virksomhed.

(U. f. a. Nr. 28/1583. Stockholm 1949.)

1295. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn havn. Dybde midlertidigt aftaget.*Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.*Detaller.* Puller med mindstedybde af c. 3,3 m forefindes i Tyborøn havns forhavn langs indersiden af ydermolerne.

Langs søndre ydermole findes en pulle, der strækker sig omtrent midt ud i havnemundingen, men i den N.-lige halvdel af havnemundingen er vanddybden over 4 m.

(Vandbygningsvæsenet, 14. Juli 1949.)

1296. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Puller.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1122 1949 udgår.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I Tyborøn Kanal er vandstanden for tiden ved middelhøjvande:

På Havrevlen 6,5 m og i Svaneholm fyrlinie 4,8 m.

I Sælhundeholm Løb er der 4,0 m dybde.

I fyrlinierne er der således for tiden 4,8 m fra søen til ankerplads i kanalen. Uden for fyrlinierne findes en rende med betydeligt mere vand, der kan benyttes med lodshjælp. I det W.-lige indløb til Limfjorden er der 4,0 m vand.

En pulle med 4,8 m dybde findes på c. 56° 42',8 N. 8° 13',5 E. i Svaneholm fyrlinie.

En pulle med 3,5 m dybde er fundet på 56° 42' (56") N. 8° 13' (25") E.

(Tyborønkanals lodseri, 13. Juli 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1297. Tyskland. Cuxhaven SW. og NW. Holter Höhe radiostation oprettet. Neuwerk radiopejlstation nedlagt.**

a) Holter Höhe radiopejlstation.

Position. 53° 50' 08" N. 8° 38' 54" E.*Detaller.* Holter Höhe radiostation er oprettet på ovennævnte plads og er i virksomhed.

- b) Neuwerk radiopejlstation.
Position. 53° 55' 03" N. 8° 29' 54" E.
Detaller. Neuwerk radiopejlstation er nedlagt.
 Kort Nr. 91.
 (N. f. S. Nr. 25/1666. Hamburg 1949.)
1298. Holland. Ijmuiden W. Vraglystønde genudlagt.
Tidligere E. f. S. Nr. 12/628 1949 udgår.
Position. c. 52° 29,2' N. 4° 32' E.
Detaller. Balocran vraglystønde er atter udlagt på ovennævnte plads.
 (B. a. Z. Nr. 181/2547. 's-Gravenhage 1949.)
1299. Holland. Ijmuiden NW. Vraglystønde udlagt.
Position. 52° 33' 02" N. 4° 23' 50" E.
Detaller. På ovennævnte plads, S. for to vrag, er udlagt en grønmalet vraglystønde, der viser grønt lys med en-formørkelse hver 8^s.
 (B. a. Z. Nr. 178/2502. 's-Gravenhage 1949.)
1300. Holland. Hoek van Holland N. Vrag.
Position. 52° 05' 18" N. 4° 03' 55" E.
Detaller. Et vrag, over hvilket der var 14 m vand, er fundet på ovennævnte plads.
 (B. a. z. Nr. 176/2475. 's-Gravenhage 1949.)
1301. England E.-kyst. Gorleston red. Vrag nedsprængt. Vraglystønde inddraget.
Position. 52° 32' 54" N. 1° 46' 18" E.
Detaller. Vraget med mindstedybde af 6,1 m på ovennævnte plads er nedsprængt, og den ved vraget udlagte lystønde er inddraget. Havbunden på stedet, hvor vraget lå, er uren på grund af vragresterne.
 (N. t. M. Nr. 1441. London 1949.)
1302. England. E.-kyst. Cromer anduvning. Vragtønde udlagt.
Position. c. 52° 54' 10" N. 1° 23' 25" E.
Detaller. En grønmalet spidstønde er udlagt tæt NE. for det på ovennævnte plads sunkne vrag.
 (N. t. M. Nr. 1440. London 1949.)
1303. England E.-kyst. Bridlington. Fyr forandret.
Position. c. 54° 04' 45" N. 0° 11' 05" W.
Detaller. Fyret på Bridlington pier viser nu rødt eller grønt (efter tidevandet) et-blink hver 8^s.
 (N. t. M. Nr. 1443. London 1949.)
1304. Skotland E.-kyst. Moray Firth. Tønde ombyttet med Lystønde.
Position. c. 58° 12' 00" N. 2° 46' 00" W.
Detaller. Tønden på ovennævnte plads er ombyttet med en rød og gul, lodret stribet lysspiratønde, der viser rødt et-blink hver 10^s.
 Kort Nr. 90.
 (N. t. M. Nr. 1471. London 1949.)
 (Se tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1305. Danmark. Oplysning om Deccaudsendelse.
Tidligere E. f. S. Nr. 25/1133 1949.
Detaller. Den 17. Juli 1949 Kl. 1200 GMT. er udsendelserne af Lane Identification signaler fra den danske Decca kæde frigivet til navigationsbrug. Ved indstilling af Decca navigation modtagere Mark V på grundlag af Lane Identification signaler skal fremgangsmåden, der er angivet i det til brugerne udleverede røde hefte, anvendes.
 (Decca navigator aktieselskab, 16. Juli 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

1306. Danmark. Nordsoen. Esbjerg ruten. Vyl fyrskib genudlagt. Lys- og fløjtetønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1241 1949 udgår.

Position. Vyl fyrskib: c. 55° 24',4 N. 7° 34',3 E.

Detaller. Vyl fyrskib er atter udlagt på station. Den midlertidigt på fyrskibets plads udlagte lys- og fløjtetønde er inddraget. Fano radiofyrs virksomhed er indstillet.

(Marineministeriet, 16. Juli 1949.)

1307. Polen. Ruten Swinemünde E. Oplysning om afmærkning.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/719 1949.

Positioner. a) 54° 25' 36" N. 15° 24' 00" E.

b) 54° 16' 00" N. 15° 05' 02" E.

Detaller. 1. Lystønden *Swinemünde I* på ovennævnte position a) har forandret fyrkarakter og viser nu hvidt lys med gruppe-formørkelse, fire-formørkelser hver 20^s. I øvrigt uforandret.

2. En sortmalet lystønde, der er mærket 5, er udlagt på ovennævnte position b), N. for midterlinien af ruten *Swinemünde E*. Fyrkarakter: Hvidt et-blink hver 10^s, blink 2^s, mørke 8^s. Synsvidde: 5 sm.

Kort Nr. 201 og rutekort.

(N. t. M. Nr. 10/116 og 117. Gdynia 1949.)

1308. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar ruten. Lys- og klokketønden Wismar 2 genudlagt. Lystønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1243 1949 udgår.

Position. c. 54° 04',5 N. 11° 26',6 E.

Detaller. Lys- og klokketønden Wismar 2 er genudlagt. Den på pladsen for lys- og klokketønde Wismar 2 midlertidigt udlagte lystønde er inddraget.

(N. f. S. Nr. 27/1669. Hamburg 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1309. Danmark. Nysted S. Vrag flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1249 1949 udgår.

Ny position. c. 54° 37' N. 11° 44' E., c. 1 sm SW. for Pollen grund.

Detaller. Vraget af m/s *Siri*, der er under bjærgning, er flyttet til ovennævnte nye position for tætning. Vraget er afmærket som ankerligger.

(Sydsjællandske marinedistrikt, 18. Juli 1949.)

1310. Polen. Danzig But. Kahlberg (Lysica) fyr flyttet og forandret.

Ny position. c. 54° 22' 54" N. 19° 26' 18" E.

Detaller. Kahlberg fyr er flyttet c. 0,6 sm mod W. til ovennævnte nye position. Fyret viser nu hvidt et-blink hver 11^s, blink 2^s, mørke 9^s. Flammens højde: 45 m. Synsvidde: c. 10 sm. Fyret vises fra et gittertårn.

Kort Nr. 200 og 181.

(N. t. M. Nr. 10/105. Gdynia 1949.)

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

1311. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Arnkilsøre. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 8.—13., 25.—26. og 29.—31. August samt 5.—6. September 1949.

Position. c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skarpskydningsøvelser fra en skydeplads ved Arnkilsøre.

Sikkerhedshøjde: 1 400 m.

(Garnisonskommandanten i Sønderborg, 9. Juli 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1312. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord indsejling. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1030 1949 udgår.

Position. c. 56° 42' N. 10° 20' E.

Detaller. Dybden i indsejlingen til Mariager Fjord er atter normal, 5,7 m.

(Hobro-Mariager-Hådsund felles havneudvalg, 19. Juli 1949.)

1313. Danmark. Kattegat. Hals Barre fyr SE. t. E. Vrag.

Position. c. 56° 54' N. 10° 35' E.

Detaller. Vraget af et motorskib rapporteres at være sunket i c. 10 m vand på ovennævnte, omtrentlige plads. To master rager op over vandet. Vraget vil snarest blive afmærket med en elektrisk blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, og som anbringes på vragets ene mast.

(Marineministeriet, 19. Juli 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1314. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand. Advarsel.

Tidspunkt. Fra 25. til 28. Juli: Hver dag Kl. 0800—1700.
— 28. - 29. — : Fra 28. Juli Kl. 2200 til 29. Juli Kl. 0200. Endvidere den 29. Juli Kl. 0800—1200.

— 3. - 6. August } Hver dag Kl. 0800—1700.

— 8. - 10. — } Hver dag Kl. 0800—1700.

— 11. - 12. — : Hver dag Kl. 0430—1700.

Den 13. August og 15.—16. August: Hver dag Kl. 0800—1700.

— 19. August: Kl. 0900—1300.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.

Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 3,3 sm fra denne. Største ordinat: 6 000 m.

(Marinestationen Esbjerg, 16. Juli 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 27, dated 2nd July, 1949.

(Last corrections: Weekly Edition No. 26, dated 25th June, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction</i>	<i>No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1463	10		DUTCH COASTAL Route. <i>Amend</i> width to read:— Width between NF 9 and HK 11, 2 miles; thence 4 miles (1 mile to the eastward and 3 miles to the westward of centre line). <i>Note.</i> —This area has not yet been completely searched for wrecks.
1464	21		WEST SCHELDE. Western Approach. NF 11 Buoy. <i>Add</i> to description:— <i>Whistle.</i>
1465	23		<i>Insert</i> after Way 25:— Way 25 <i>d.</i> (E. Samsø).....32.
1466	32		WAY 25. Buoy 25/14. (i) <i>Amend</i> position to read:— Lat. 55° 44' 12" N., long. 10° 38' 48" E. (ii) <i>Delete</i> „BALLEN Junction” and <i>substitute</i> :— WAY 25 <i>d</i> Junction.
1467	32		<i>Insert</i> after WAY 25:— WAY 25 <i>d.</i> (E. Samsø.) Width 5 cables where safe navigation permits. (<i>For continuation see W A Y 25.</i>) Centre line joins following positions:— (i) 25/14 <i>R. Spar, Yellow top (Fl. 6 sec.)</i> . Lat. 55° 44' 12" N., long. 10° 38' 48" E. (ii) 25 <i>d</i> /2 <i>R. Conical, Yellow top, BALLEN Junction</i> . Lat. 55° 48' 54" N., long. 10° 40' 30" E. (iii) 25 <i>d</i> /3 <i>R. Conical</i> . Lat. 55° 52' 18" N., long. 10° 43' 00" E. (iv) 25 <i>d</i> /4 <i>R. Conical, Yellow top</i> . Lat. 55° 55' 48" N., long. 10° 45' 30" E. (v) UNMARKED. Lat. 55° 57' 18" N., long. 10° 43' 12" E. (vi) 28 <i>d</i> /2 <i>a</i> <i>R. Buoy (Fl. 5 sec.)</i> . AARHUS E. or S.E. Junction. Lat. 56° 01' 48" N., long. 10° 42' 55" E. (vii) 28 <i>j</i> /6 <i>R. Spar, Yellow top (Fl. 6 sec.)</i> . Lat. 56° 05' 48" N., long. 10° 45' 00" E. (<i>For continuation see AARHUS N. Approach.</i>)

[Continued

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1468	39	AARHUS Approaches.	
		(a) N. Approach. Buoy 28j/6. <i>Add:—</i> WAY 25d Junction.	
		(b) E. Approach. Buoy 28d/2a. <i>Add:—</i> WAY 25d Junction.	
		(c) S.E. Approach. Buoy 28d/2a. <i>Add:—</i> WAY 25d Junction.	
1469	40	BALLEN Approach. <i>Delete all and substitute:—</i> BALLEN Approach. (Way 25d.) Leave Way 25d in position 55° 48' 54" N., 10° 40' 30" E., and proceed direct to harbour.	
1470	43	KÖBENHAVN North Approach. <i>Amend</i> width to read:—Width 5 cables.	

VOLUME II.

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1471	56	No. 18 (a) Danger Area. Position (i). <i>Amend</i> longitude to read:— 19° 55' 00" E.	

(Rettelsesblad Nr. 165 udgår.)

Rettelser

til

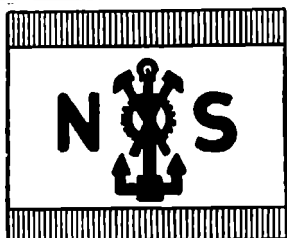
rutemeddelelse Nr. 302.

Swinemünde E.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	0	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt lys med fire-fmk. hver 20 ^s .
1	I	0—1	Nyt punkt indsættes således: A — 54° 16',0 — 15° 05',0 — Lystd. — sort — 5 — Hvidt et-blk. hver 10 ^s .
1	I	8	Fyrkarakteren rettes til: „Hvidt gp.blk., to-blk. hver 9 ^s .“
2	II	8—9	Vrag <i>Arkona</i> . Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',7 — 14° 17',7 — <i>Arkona</i> . o.v. — Fyr på vg.: Rødt et-blk. hver 6,5 ^s . i pejlinger fra 14° til 194°. — 0,3 sm — E.
2	II	8—9	Vrag af hjælpekydser. Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',4 — 14° 16',3 — Hjelpekrydser. o.v. — Fyr på vg.: Grønt et-blk. hver 6 ^s . i pejlinger fra 194° til 14°.

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.

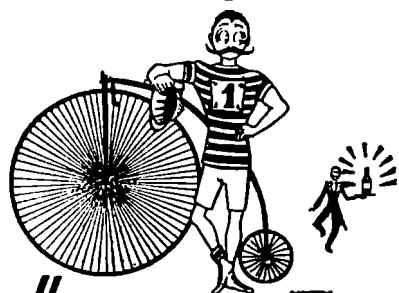


GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

-en a' de Gamle



eller

HOF

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13779-15779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
—MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, 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-Agfiten er midlertidigt forhejdede med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frlaget 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 Løpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bæveglige, elektriske Kraner til Løft af indtil 5 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJER

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på sluse-tærskelen 5,6 m, i ostro 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 fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 2 mobile benzin-elektriske kørekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttetønder. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frlager ved toldboden.

HELSINGØ

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. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBOR

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 9,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbnd. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforndt. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; levrlgt 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, Kølhalingsplade, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 1911, 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 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBIN

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 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 Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 30

FREDAG DEN 5. AUGUST 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

ET EKSPORTFREMSTØD

Regeringen har i disse dage nedsat et udvalg på ni medlemmer, hvoraf fire regeringsrepræsentanter og fem repræsentanter fra erhvervslivet, for at forberede et dansk eksportfremstød i dollarområderne. Sekretariatschef V. Kampmann er udvalgets formand, og skibsfarten, landets største dollarindbringende erhverv, er repræsenteret af skibsleder E. Hahn-Petersen.

Endvidere havde regeringen den 2. august indkaldt til et møde mellem medlemmer af regeringen og repræsentanter for erhvervslivet for at drøfte mulighederne for en udvidelse af den danske eksport til dollarområderne.

Følgende erhvervsorganisationer var repræsenteret: Grosserer-Societetets Komite, Provinshandelskammeret, Industriraadet, Landbrugsraadet, De samv. Husmandsforeninger, Arbejderbevægelsens Erhvervsraad, Landbo- og Husmandsforeningerne, Mejeriforeningerne, Slakteriernes Fællesrepræsentation for Haandværk og Industri, Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Fiskeriforening og Vestjydsk Fiskeriforening.

Fra regeringen deltog koordinationsminister V. Buhl, der var mødets leder, udenrigsminister Gustav Rasmussen, landbrugsminister Kr. Bording og handelsminister J. O. Krag.

Af de indbudte erhvervsrepræsentanter talte bl. a. formanden for Grosserer-Societetets Komite, direktør A. Thaulow, direktør Odell, Industriraadet, landlingsmand H. Hauch, Landbrugsraadet, direktør Hakon Christiansen, Ø.K., og direktør Behnke, Andels-slakterierne. Alle erhvervsrepræsentanter understregede, at der ikke bør herske tvivl om erhvervslivets vilje til størst muligt eksport også til dollarområdet. I denne henseende kan regeringen påregne erhvervenes støtte. Iøvrigt understregedes det, at der allerede i de senere år af erhvervene i samarbejde med myndighederne er gjort et betydelig indsats for at komme ind på det amerikanske marked.

Det blev yderligere betonet, at en afgørende forudsætning for en udvidet dansk eksport er vort omkostningsniveaues højde og vor konkurrenceevne, ligesom man gjorde gældende, at skal det lykkes at løse opgaverne, vil det være nødvendigt at give erhvervene så stor frihed som muligt.

Også i Norge er dette problem på dagsordenen i disse dage og det norske eksportsråds repræsentant i New York har overfor pressen udtalt, at man fra norsk side ihærdigt søger at hjælpe de eksportører, der søger at afsætte deres varer på det amerikanske marked, ligesom der er blevet ansat norske repræsentanter i New York, Chicago, San Francisco og New Orleans for at undersøge markederne og hjælpe de norske eksportører.

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyd's Register of Shippings opgørelse ved udgangen af juni måned viser, at der på dette tidspunkt var 2.043.000 brutto tons handelsskibe under bygning ved britiske skibsværfter, hvilket er 200.000 tons mindre end ved samme tid i fjor. Nybygningen ved udenlandske værfter androg på samme tidspunkt 2.403.062 brutto tons, hvilket var

123.500 tons mere end ved udgangen af marts i år. Nybygningen ved britiske værfter er således synkende, medens den er stigende i den øvrige verden.

Ser man på den samlede verdensskibsbygning, var der således ialt 4.446.070 brutto tons under bygning ved halvårsskiftet. Dette er en stigning på ca. 10 pct. i forhold til tallene for et år siden. England har som nævnt godt 2 mill. tons under bygning. Derefter følger USA med 594.714 tons, Frankrig med 398.474 tons, Holland med 286.262 tons, Sverige med 227.135 tons, Italien med 217.380 tons, Danmark med 119.870 tons, Japan med 116.685 tons og Spanien med 102.573 tons. Derefter fulgte Norge med 91.756 tons, og de efterfølgende lande lå ligeledes under 100.000 tons.

Af den samlede nybygningstonnage var 2.623.976 tons motorskibe. Heraf var 154 tankskibe på 1.667.000 tons, deraf 45 damptankskibe på 652.121 tons og 109 motortankskibe på 1.014.879 tons, hvilket vil sige, at 37,5 pct. af de samlede nybygninger er tankskibe.

Af Lloyd's oversigt ses endvidere, at der i april kvartal ved danske værfter var påbegyndt bygning af 4 skibe på ialt 26.700 tons. I samme tidsrum var der søsat 6 skibe på 26.220 tons og afleveret 6 skibe på 25.270 tons.

SKIBSFARTEN PÅ DANSKE HAVNE I JANUAR 1949

Det statistiske Department oplyser, at det samlede antal anløb i danske havne i januar 1949 androg 4.300 skibe med en tonnage af 1.187.000 n.r.t., samtidig udlossedes 1.033.000 tons gods og indladedes 394.000 tons. I januar 1948 var det samlede antal anløb 3.923 med en tonnage af 1.122.000 n.r.t., udlosset gods 890.000 tons og indladet gods 397.000 tons. Der var således en forøgelse i anløbene på 337 skibe, 65.000 n.r.t. i tonnagen, udlosset gods 143.000 tons, men i indladet gods en formindskelse på 3.000 tons.

Godsomsætningen på samtlige havne fordelt på varegrupper androg i januar 1949 fra udlandet: Kul og koks 387.200 tons, mineralske olier 118.600 tons, mineraler 81.400 tons, korn 9.400 tons, foderstoffer 25.200 tons, stoffer til oliepresning 10.900 tons, gødningstoffer 29.700 tons, trælast 7.600 tons, teglværksprodukter 900 tons, styrtegods 28.300 tons og stykgods 64.200 tons. Til udlandet indladedes 37.500 tons korn, 30.900 tons styrtegods, 24.300 tons stykgods, 16.300 tons flæsk, smør, kød og æg, 12.500 tons mineraler, 3.100 tons gødningstoffer, 1.200 tons teglværksprodukter, 800 tons levende dyr, 800 tons mineralske olier, 600 tons foderstoffer og 200 tons trælast.

Af den samlede tonnage tog bl. a. København 549.686 n.r.t., Aalborg/Nørresundby 93.614, Århus 90.923, Esbjerg 47.283, Rønne 40.152, Nyborg 32.715, Kalundborg 28.207 og Odense 24.242 n.r.t.

Skibsfartsstatistikken omfatter ikke anløb, som er foranlediget udelukkende af reparation, passagerfart, kul- eller olieforsyning, modvind, havari m.m. Disse anløb androg 186 skibe med en tonnage af 46.479 n.r.t.

DECCA

Det nye navigationsmiddel »Decca« er blevet en succes, meddeler Foreningen til Søfartens Fremme. Ca. 100 skibe, navnlig rutebåde, trampskibe, der sejler i Nord/Østersøfart og indenrigstankbåde har nu fået Decca ombord. Herudover har orlogsmarinen, DSB, Fyr- og Vagervæsenet, isbryderne og fiskeriministeriet også ladet en del apparater installere. Apparaterne, der for en årlig afgift kun er lejede, vedligeholdes vederlagsfrit af »Decca Navigator«, som ligeledes driver de 4 senderstationer, der danner den danske decca-kæde. Disse stationer er iøvrigt i drift hele døgnet.

For kort tid siden lanceredes en teknisk forbedring, idet stationerne nu udsender de såkaldte lancidentification signaler, der hvert minut angiver de tal, skibenes modtagere skal stilles på, når man udefra sejler ind i decca-systemets område.

I nær fremtid lancerer »Decca Navigator« iøvrigt en ny radar, der, rent bortset fra, at den er let at installere, grundet på sin prisbillighed sikkert vil komme til at vække opmærksomhed i søfartskredse.

J. LAURITZENS SØFARTSSKOLE

I dagene den 28. og 29. juli fandt eksamensafslutningen på J. Lauritzens Søfartsskole sted. De forskellige prøver, som eleverne eksamineredes i, gav et godt indtryk af, hvad der egentlig foregår på en moderne søfartsskole, og de mange gæster, der var kommet til stede, fik her bekræftet, hvilken interesse man i forskellige kredse nærer for søfartsskoleuddannelsen.

Blandt gæsterne kan nævnes den britiske marine-attaché Captain R. S. Christian-Edwards, kommerserådet Gunnar Böös fra Kungliga Kommerskollegiet i Stockholm og forstander J. Rörvik og frue fra Risøy Sømands- og Ungdomsskole i Norge, amtmand R. Lassen, fhv. justitsminister, Irs. A. L. H. Elmquist, kommandørkaptajn Johannes Jegstrup, havnekapitajn H. Thøgersen, Københavns Havnevæsen, sekretæren for Foreningen til Søfartens Fremme, løjtnant Bredo von Munthe Morgenstjerne, statskonsulent K. Toftdahl-Møller, Sønderborg. Fra rederiet var skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen til stede.

Eksamen omfattede dels prøver i teoretiske fag som navigation og søvejsregler, og dels praktiske øvelser, som bl. a. foregår i skolens øvelsesfartøjer på Svendborgsund og afsluttedes ved en festlighed, hvor skibsreder Knud Lauritzen uddelte eksamensbeviser og præmier.

KØBMANDSSKOLEN

Købmandsskolen modtager nu indmeldelser til skoleåret 1949—50, der går fra 1. sept. 49 til 31. maj 50. Blandt skolens forskellige fagskoler er der som bekendt også en shippingskole. Indmeldelserne modtages hver dag, lørdag undtagen, fra kl. 12—13 og 17—19 i dagene 12.—19. august på Købmandsskolen, Julius Thomsens Plads 6, festsalen. Eksamensbeviser medbringes.

HANDELSSKIBENES BEVÆBNING

Secretær E. Gents, Dansk Styrmandsforening, har i foreningens medlemsblad slået til lyd for bevæbning af den danske handelsflåde ved en eventuel kommende krigs udbrud, og at besætningerne får uddannelse i våbenbrug. Efter et indledende afsnit, hvori sekretær Gents oplyser, at han ved samtaler med kolleger har erfaret, at man under den sidste krig anså bevæbningen for en vis betryggelse, motiverer han sit forslag i følgende:

— Jeg ser således på dette spørgsmål, at alle skibe bør bevæbnes, og jeg mener, det skal være forberedt i forvejen på en sådan måde, at en eller anden magt, der vil forsøge overfald på et dansk handels-

skib i tilfælde af krig, skal vide, at det bliver ikke uden forsvar fra det pågældende skibs side. Det er i så tilfælde ikke udelukket, at der vil blive udvist lidt mere forsigtighed under overfaldet og træfsikkerheden derved mindskes betydeligt for angriberne. Jeg tænker her særligt på flyvemaskiner og undervandsbåde. For overfladeskibene kan man regne med, at bevæbningen af handelsskibene må binde større og stærkere armerede skibe til angreb på handelsskibene, end hvad ellers vilde være tilfældet, såfremt handelsskibene ikke var bevæbnede, og dette bliver betydeligt dyrere for angriberne.

Spørgsmålet om betjening af kanoner og dybvandsbomber i handelsskibene må efter min mening løses ved hjælp af skibets egen besætning; dels tror jeg ikke, den danske marine i tilfælde af krig vil kunne afse mandskab til en så stor opgave, og pladsforholdene ombord i skibene vil jo også i høj grad komme til at spille ind her; men skal besætningen selv betjene de forskellige våben, er det jo nødvendigt, at der træffes visse forberedelser. En mand, der aldrig har betjent en kanon eller et gevær, kan jo ikke uden en vis oplæring benyttes til sådant arbejde, og så er man inde på det, jeg vil kalde en slags hjemmeværn til søs.

Nu vil man måske sige: Er det nødvendigt at drøfte noget sådant nu, da vi ikke ved noget bestemt om, hvornår der bliver krig igen? Dertil vil jeg svare, at skal vi først til at drøfte et sådant spørgsmål, når krigen er en kendsgerning, så er det for sent. En sådan ordning tager det lang tid at føre ud i praksis her i landet, hvor vi ikke har våbenfabriker og ej heller de materialer, der er nødvendige til fremstilling af sådanne våben i større udstrækning. Dertil kommer tilrettelæggelsen og indøvelsen af behørigt mandskab, noget, der ikke kan gøres fra den ene dag til den anden.

Et dansk handelsskib, slutter sekretær Gents, er dansk område, som nok er værd at beskytte, og besætningen i handelsskibene har lige så stort krav på beskyttelse mod overfald som andre danske statsborgere, der opholder sig på landjorden.

Secretær E. Gents rører her ved et problem af meget stor betydning, al den stund *kampen om tonnage* i et kommende storopgør, hvor begrebet neutralitet utvivlsomt ikke vil eksistere, i hvert fald ikke for vort vedkommende, som i alle tidligere storkrige vil komme til at spille en meget betydningsfuld rolle, og erfaringerne ikke mindst fra den anden verdenskrig viser tilfulde: for det første, at et bevæbnet handelsskib har ret betydelige chancer for at kunne vise en angriber vintervejen, og for det andet, hvor dyrekøbt det er ikke i forvejen at have forberedt en sådan armering af handelsskibe og indøvet mandskabet, så organisationen bygges op på improvisationens usikre grund.

Også i Norge er dette problem jo forøvrigt aktuelt i disse dage, og den norske flådechef, viceadmiral Danielsen, har udtalt til pressen, at man i marinestaben er klar over problemets overordentlige betydning, og at det vil blive taget op til behandling i løbet af meget kort tid. At bevæbne handelsflåden er en så gigantisk opgave, udtalte admiralen imidlertid, at vi ikke kan løse den alene, men kun i snævert samarbejde med de andre deltagere i Atlanterhavspagten.

Dette gælder utvivlsomt også for Danmarks vedkommende.

NORGES HANDELSFLÅDE

I juni måned blev den norske handelsflåde forøget med 12 nybygninger på tilsammen 81.595 tons dødvægt mod 8 skibe og 69.370 tons i maj. Heraf var 4 skibe på 13.200 tons bygget i Norge, 5 skibe på 41.260 tons bygget i Sverige og 3 skibe på

UGENS FRAGTBERETNING

Den forløbne uge medførte ingen ændringer af betydning på fragtmarkedet. De oversøiske trades lider stadig under mangelen på nye ordrer og ratetendensen er følgelig også svag. Kul fra Northern Range til Nordfrankrig er sidst repræsenteret ved afslutningen af 4 amerikanske privatejede både til \$7.75 imod \$8.15 ved ugens begyndelse. Kornraterne fra St. Lawrence til Rotterdam eller Antwerpen ligger stadig på \$5 med fri losning, og St. Lawrence/Tyrkiet har fået tonnage til \$8 med fri losning. Fra Northern Range til UK./Cont. er for britisk regning betalt 7/- pr. qr., og Northern Range/spansk Atlanterhavshavn er sluttet til \$5 med fri losning. Trælastraterne fra Canada til UK. ligger nu på omkring 170/- pr. favn for props og 200/- pr. std. skåren last.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til 52/6d. med 5/- mindre for San Domingo lastning. Cuba/Triest betaltes med \$11.25 for 7.250 tonner, og for 9.000 ts. sukker Cuba/Japan indikeres 70/-.

Fra Golfen er sluttet korn til Antwerpen til \$6.30, og for en parcel sulphur til Rotterdam betaltes \$9.

River Plate markedet viser stadig kun ringe efterspørgsel. Enkelt både sluttedes Rosario/Rotterdam til 46/3d. Malm fra Rio til Antwerpen eller Rotterdam sluttedes til \$5.60.

Fra Chile er sluttet salpeter til Alexandria til den lavere rate af 58/9., og fra Nordpacific er sidst betalt 60/- fio. for lumber og stykgods til UK. Intercoastal lumber er sluttet for 460.000 cbft. båd til \$55.000 fio. lumpsum. Korn fra Vancouver til Israel indikerer \$11.75 for sækkelast og for hvede i sække fra Californien til Alexandria nævnes \$12.50.

Østens markeder er praktisk talt blottet for beskæftigelse i hjemgående retning. I lokalfart søges tonnage for kul fra Sakhalin til Korea til omkring 25/- fio., cement fra Japan til New Zealand indikerer 35/- fio., og ammoniakulfat fra Korea til Australien kan gøres til omkring 40/-, fio. For malm fra

Bintan til US. Gulf indikeres \$6 med hurtige expeditioner.

Befragtningen fra Australien er helt gået i stå på grund af strejkeforholdene.

Fra Mauritius er sluttet tonnage for sukker til 47/6d. til UK. og fra Sydafrika meldes om afslutningen af 9.000 tonner Lourenco Marques til Alexandria til 33/9d., 9.000 ts. Lourenco Marques/Genua til 34/-, og 8.500 tonner Durban/Lissabon til 37/6d.

Middelhavsmerkederne absorberer stadig mange skibe til omkring uforandrede rater. Af ugens slutninger kan nævnes: Morphou Bay/Dunkirk, 9.500 ts. pyrites til 23/6d.; La Goulette/UK., 9.200 ts. jernmalm til 24/9d.; Sfax/WCUK., 8.000 ts. fosfat til 22/6d.; Huelva/Antwerpen eller Ghent, 7.500 ts. pyrites til 19/6d. Der er stadig en ikke ubetydelig efterspørgsel efter tonnage for salt fra de sædvanlige saltpladser i Middelhavet til Calcutta/Singapore og Japan, men det synes ikke at være helt let for befragterne at få tonnage til de rater der indikeres, d.v.s. omkring 62/6d. fra Sicilien til Japan.

Vore hjemlige markeder er uden større ændringer. Efterspørgslen efter tonnage for kul og koks er stærkt begrænset og til trods for, at mange redere ser deres fordel ved at gå ind i Østersøen i ballast for at laste træ, synes der ikke at være nogen større mulighed for bedre kul- og koksrater, før importørerne for alvor må begynde at tænke på vinterens forsyninger. Trælastraterne fra Sverige og Finland er uden større ændringer. Fra Polen er sluttet adskillige mindre, hovedsagelig tyske skibe for trælast til UK. til 105/- pr. std. Kulraterne fra Polen til Holland ligger på omkring 16/- for 3.000 tonnere og lidt mere for mindre tonnage.

Efterspørgslen efter tonnage på timecharter er mindsket betydeligt og i overensstemmelse med udviklingen på de åbne markeder er ratetendensen udpræget svagere. Moderne 8.900 ts. oliebrænder sluttedes således for Vestafrikarundtur til 15/6d.

27.135 tons i England. I samme måned søsattes for norsk regning 12 skibe på tilsammen 132.060 tons mod 7 skibe på 49.050 tons måneden forud. Af disse 12 skibe bygges 3 på 15.700 tons i Norge, 5 på 52.360 tons i Sverige, 3 på 47.500 tons i England og 1 på 16.500 tons i Belgien. Fem af skibene på tilsammen 87.000 tons er tankskibe.

SVENSK SKIBSBYGNING

Det vakte sensation, da et nybygget skib fra svensk værft fornylig gik direkte til oplægningsbøjen, skriver »Affärsvärlden«, men tilføjer, at det må ses som et særtilfælde.

Svenske værfter har fremdeles ordre nok for de første to år. Antallet af nybestillinger er ganske vist mindre end for et år siden. Det vil sige, at flere skibe er leveret fra værfterne, end rederne har bestilt i de forløbne 12 måneder. Materialeforholdene er nu gode, og knapheden på plader kan anses for ophørt. De svenske stålpriser blev fornylig nedsat med 20 kr. pr. ton.

Skønt rederne er tilbageholdende med nybestillinger, er tilgangen på reparationsarbejder normal. De store svenske skibsværfter har i den senere tid foretaget mange moderniseringer, og deres kapacitet er nu betydeligt større end ved krigens slutning. Der er fremdeles mangel på fagarbejdere, men med de dalende nybestillinger er der stor risiko forbundet med at tage flere arbejdere ind, som man måske i længden ikke kan skaffe arbejde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Polsk ordre til Aarhus

Aarhus Flydedok har skrevet kontrakt med et polsk selskab om bygning af et kombineret fragt- og passagermorskib. Det polske selskab ejer et skibsskrog, som Aarhus Flydedok skal færdigbygge. Skroget var under krigen ved at blive færdigbygget ved et tysk værft, hvor det blev sænket under et luftangreb, men efter krigen hævdedes det igen og blev overladt til Polen som krigsskadeserstatning. Det færdige skib bliver ca. 3000 tons og skal færdigbygges i løbet af et år.

Småskibsfarten

Dansk Sejlskibsrederiforenings bestyrelse har opgivet at fastholde de mindsterater, der hidtil har været gældende for transport af brændsel mellem danske havne. Det vil erindres, at foreningens bestemte krav om overholdelse af de fastsatte rater fornylig gav anledning til voldsomt røre i foreningen med eksklusion af flere medlemmer, der havde sejlet til lavere rater.

Nu oplyser foreningens bestyrelse, at sådan som udviklingen — særlig for brunkulsmarkedet — har formet sig med udenforstående skibes brunkulssejlad fra østjydske havnebyer til København til 6 kr. pr. ton, indser man det uholdbare i fortsat at kræve mindsteraterne overholdt. Man har derfor besluttet at frigive raterne og lade medlemmerne selv bestemme, hvilke rater de kan opnå. Frigivelsen gælder ikke alene brunkul, men også andet indenlandsk brændsel.

Skibsregisteret

Nettotonnagen for s.s. *Scandia* af København (OYXB) er nu 985 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. (tankskib) *Kate Mærsk* af Fredericia (OYSII) er nu henholdsvis 5793 og 3393 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Cimbria* af København (OYLW) er nu henholdsvis 2764 og 1292 tons.

C. Clausen, Dampskibsrederi A/S, Haderslev, er ejer af nybygget m.s. *Bjørn Clausen* af Haderslev (OURY). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 1586 og 672 tons.

s.s. *Frankrig*, 1887 tons d.w. af København (OUKE) er efter stedsfunden tvangsauktion overgået til Aktieselskabet Grøn & Witzke, København, hvis bestyrelse består af direktør Niels Lauritzen Sjørman, direktør Hans Valdemar Hansen, direktør Jules Frederik Ingolf Witzke og direktør Søren Valentin Sørensen. Selskabets direktion: Nævnte J. F. I. Witzke samt Hans Jørgen Hansen og Henrik Laursen. Skibets navn er nu *Skandinavia*.

Et partrederi, bestående af Nørresundby Jern- & Støbe-godsforretning, og Nørresundby Tømmerhandel A/S, er ejer af nybygget m.s. *Mary Jensen* af Nørresundby (OUKG). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 595 og 284 tons. Bestyrende reder er grosserer Jens Emil Jensen, Nørresundby.

Aktieselskabsregisteret

»Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab Aktieselskab i Likvidation« af Svendborg. Efter proklama i Statstidende for 8. december 1947, 8. januar og 9. februar 1948 er likvidationen sluttet, hvorefter selskabet er hævet.

Fra svenske værfter

Den 30. juni afleverede Gøtaverken motorskibet *Texas* til rederiet Wilh. Wilhelmson, Oslo. *Texas*, der er på 7.620 tons d.w., har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 429' ½", bredde 55' 0", dybde til hoveddæk 28' 0", dybde til shelterdæk 38' 0", og middeldybgående på sommerfri-bord 25' 6' 7/8". Maskineriet består af en enkeltvirkende 7-cyl., 2-takts Gøtaverken dieselmotor, der ved 112 O/M udvikler 6.200 ihk. Den kontraherede fart af 15 knob på fuld last blev på prøveturen betydeligt forøget.

Den 22. juni afleverede Kockums varv det 16.125 tons d.w. store tankmotorskib *Soya-Maria* til rederiet A/B Soya, Stockholm. Hoveddimensionerne er: Længde o.a. 533' 3", bredde 63' 0", dybde 38' 6" og dybgående på sommerfri-bord 29' 10' ¼". Hovedmaskineriet består af en dobbeltvirkende 8-cyl. 2-takts Kockum-MAN dieselmotor på 5.500 ahp. På prøveturen opnåedes en fart af 15 knob.

Den 28. juni afleverede Øresundvarvet det 8.850 tons d.w. store motorskib *Black Falcon* til rederiet Sigurd Herlofson & Co. A/S, Oslo. Hoveddimensionerne er: Længde 430' 0", bredde 57' 0", dybde til hoveddæk 29' 0", dybde til shelterdæk 38' 0" og dybgående på sommerfri-bord 25' 8". Maskineriet består af en enkeltvirkende 9-cyl. 2-takts Gøtaverken dieselmotor på 8.000 ihk., der giver skibet en fart af 16,5 knob på fuld last.

Den 2. juli søsattes ved Kockums varv tankmotorskibet *Venus* til rederiet A/B Nordstjernen, Stockholm. Skibets hoveddimensioner er: Længde n.p. 500' 0", bredde 63' 0", dybde 38' 6" og dybgående 29' 11". Hovedmaskineriet består af en dobbeltvirkende 6-cyl. 2-takts Kockum-MAN dieselmotor på 6.000 shp. Den beregnede fart er 15 knob på fuld last.

Fra Lindholmens Varv søsattes den 4. juli tankmotor-skibet *Lindesnäs* til A/B Nordstjernen, Stockholm. *Lindesnäs* er på 1450 tons d.w. og har følgende hoveddimensioner: Længde p.p. 220' 0", bredde 35' 0", dybde til hoveddæk 16' 9" og middeldybgående 15' 6". Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts Sulzer dieselmotor på 900 ehk.

Ved Eriksberg mek. Verksted søsattes den 4. juli det 8.400 tons d.w. store motorskib *Fernstream* til rederiet Fearnley & Eger, Oslo. Skibets hoveddimensioner er: Længde p.p. 405' 0", bredde 58' 0", dybde til shelterdæk 38' 9" og middeldybgående 25' 11' ½". Hovedmaskineriet skal bestå af en enkeltvirkende 7-cyl. 2-takts Eriksberg-B&W dieselmotor på 7.000 ihk. og den kontraherede fart er 15,5 knob.

Den 7. juli afleverede Lindholmens varv det 3.300 tons d.w. store motorskib *Sunnanvik* til rederiet A/B Ursus, Göteborg. Hoveddimensionerne er: Længde p.p. 261' 0", bredde 41' 0", dybde til hoveddæk 20' 11" og middeldybgående 19' 7". Maskineriet består af en direkte omstyrbar 8-cyl. 2-takts dieselmotor på 1310 ehk., der giver skibet en fart af godt 11 knob.

Kalmar varv har den 7. juli afleveret motorskibet *Vernia* til rederiet A/B Virginia, Jonstorp. *Vernia*, der er på 800 tons d.w., har følgende hoveddimensioner: Længde o.a. 171' 11", bredde 28' 6", dybde 12' 9" og dybgående 11' 10". Maskineriet består af en enkeltvirkende 8-cyl. 2-takts Nohab dieselmotor på 510 ihk. På prøveturen opnåedes en fart af 11,2 knob.

Positionsliste pr. 2. august 1949

Dania

Cyrl afg. Rouen 2.8. til London, Kbhvn. — *Danholm* pass. Port Said 31.7. p. v. l. Aden, Bombay. — *Danklint* ank. London 31.7., derefter Kbhvn. — *Danvig* forv. ank. New York 4.8. — *Tovelil* ank. Zonguldak 30.7.

Danneborg

Aggersborg ank. New York 26.7. — *Brattingsborg* afg. New York 30.7. til Telaviv. — *Dansborg* ank. Melbourne 17.7., derefter til Adelaide. — *Ellensborg* ank. Bilbao 1.8., derefter til Port Talbot. — *Frederiksborg* afg. Sydney NS. 30.7. til Philadelphia. — *Lilleborg* afg. Setubal 28.7. til Antwerpen. — *Nordborg* afg. Antwerpen 2.8. til Melhil. — *Skodsborg* afg. Santa Pola 20.7. til Grønland. — *Taarborg* ank. Garston 20.7., derefter til Gdynia. — *Uranienborg* ank. Norfolk 31.7. — *Ørneborg* ank. Philadelphia 1.8.

Dansk-Fransk

Blekinge forv. ank. Gdansk 5.8. — *Bornholm* ank. Dakar 3.8. — *Bretagne* forv. ank. Bissao 6.8. — *Gronland* ank. Bremen 1.8. — *Halland* rep. Helsingør. — *Irania* forv. ank. Suez 8.8. — *Normandiet* forv. ank. Gdynia 4.8. — *Skaane* ank. Harslad 3.8. — *Stesvig* forv. ank. Yokohama 19.8.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Nyborg 1.8. til Kiel. — *Esso København* afg. Curacao 30.7. til Aruba, Forv. ank. Nyborg 20.8. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 8.8., derfra Nyborg. — *Scandia* afg. Curacao 31.7. Forv. ank. Kbhvn. eller Nyborg 20.8. og Kalundborg.

De forenede Kulimportører

Cimbria ank. Amsterdam 3.8. — *Concordia* forv. ank. Rotterdam 5.8. — *Dania* forv. afg. Aalborg 4.8. til Gdansk. — *Hafnia* forv. ank. Stettin 5.8. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 4.8.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Ghent 2.8. — *Wm. Th. Malling* ank. Kbhvn. 2.8. — *I. P. Suhr* ank. Rahja 1.8.

D. F. D. S.

Alabama ank. Savona 25.7., derfra forv. 3.8. via Oran for bunkring til Huelva for lastning til Antw. — *Argentina* afg. Kbhvn. 26.7. til New York/Gulven/New York. — *Arizona* ank. Sv.borg 27.7., derfra forv. 3/4.8. til Horsens. — *Arkansas* ank. Aalb. 29.7., derfra forv. 6.8. til Antw., Dunkirk, Malta og Levanten. — *Bergenhus* afg. Aalb. 30.7. til London. — *Bolivia* afg. New Orleans 29.7. til Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York. Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Kalmar. — *Brasilien* ank. Savona 25.7. Forv. udl. ca. 7.8. — *California* afg. Sfax 24.7. til Dunkirk. Derfra til Antw. for dokn. Afg. Oran 28.7. — *Colombia* ank. Aarh. 30.7., derfra forv. 5.8. til Aalb./N. Sundby/Trelleborg/Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 2.8., herfra 5.8. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* ank. Kbhvn. 1.8. — *Florida* ank. Fama-gusta 2.8. — *Frigga* ank. Kbhvn. 31.7., herfra forv. 3.8. til Odense/London. — *Garonne* ank. Vejle 30.7., derfra ca. 3.8. til Hobro/Aalb./Thisted. Derefter i dok. — *Georgia* afg. Sfax 20.7. via Gibraltar til Barrow in Furness. Ventes ankomme 2.8., derfra forv. 6/7.8. til Setubal for lastning til Gdynia ell. Gdansk. — *Halldan* afg. Hamb. 2.8. til Antw., Dunkirk, Havre, Portugal. — *Harald* afg. Gdynia 27.7. til Antw. Derfra ca. 5.8. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 31.7., herfra forv. 4.8. til Aarhus/Newcastle. — *Hindholm* ank. Cardiff 30.7., derfra ca. 4.8. til L.pool, fra L.pool ca. 10.8. til Kbhvn./Randers, Gdynia. — *Hjortholm* ank. Alexandria 30.7. — *Hroar* ank. Kbhvn. 29.7., herfra forv. 3.8. til Aarh./Nakskov/Hull. — *Ivar* afg. Stettin 28.7. til Antw. Derefter til Danm. — *Katholm* ank. Manchester 29.7., derfra ca. 6.8. til Kbhvn./Horsens, Aalb. — *Kentucky* afg. Gibraltar 30.7. til Limassol, Beirut, Port Said og Alexandria. — *Knud* ank. Kbhvn. 2.8. — *Lemnos* ank. Casablanca 1.8. Derfra forv. 2.8. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Palermo, Neapel, Livorno, Genoa og Marseilles. — *Louisiana* ank. Aalb. 2.8., derfra til N. Sundby/Holbæk. Derefter i dok. — *Maine* ank. R.dam 1.8., derfra forv. 2.8. til Hamb. og Aalb. — *Margrethe* afg. Aarhus 31.7. til London. Derfra ca. 5.8. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Kbhvn. 1.8., herfra forv. 3.8. til Aarh./Aalb./London. — *Melos* ank. Kbhvn. 26.7., herfra forv. 4.8. til Aalb., Antw. og Middelhavet. — *Nevada* afg. Santos 20.7. via Las Palmas for bunkers og Madeira til Kbhvn. — *Oregon* afg. Odense 2.8. til Esbj. Ventes ankomme ca. 4.8. — *Paraguay* ank. Randers 29.7. Afgår forv. 3/4.8. til Fr.havn for dokning. — *Rhodos* forv. afg. Torrevieja 1.8. til Cartagena, derfra ca. 2.8. til Kbhvn. — *Rota* afg. Aalb. 31.7. til Newcastle.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Under 19. juli 1949 er skibsfører *Vilhelm Oluf Nissen*, Gedser-Warnemündeoverfarten, udnævnt til ridder af Dannebrog.

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

— *Samos* afg. Gythion 31.7. til Istanbul, Izmir, Beirut, Cypern og Alexandria. Ventes Istanbul 1.8. — *Skjold* ank. Oporto 2.8. Derfra til Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antw., Hamb., Kbhvn. — *Svanholm* afg. Odense 2.8. til Aarhus/Kbhvn./Aarhus/London. — *Taarnholm* afg. Odense ca. 2.8. til London/Manchester-Kbhvn./Odense/Aarh. — *Texas* afg. Vassiliko 1.8. til Barcelona, Tarragona, Valencia evt. Malaga, Cadiz, Huelva. — *Thyra* ank. London 2.8., derfra til Esbj. — *Tomsk* afgår La Pallice ca. 2.8. til Havre, Antw., Hamb., Middelf./Aarh./Kbhvn. — *Tula* ank. Kbhvn. 31.7., afgår ca. 3.8. til Odense/Naksk., London-Antw. — *Tunis* afg. Aarh. 31.7. til London. — *Uffe* ank. Antw. 27.7., derfra ca. 3/4.8. til Aarh./Horsens. — *Uruguay* afg. New York 28.7. til Brownsville/Corpus Christi/New Orleans/Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Venezuela* afg. New York 23.7. til Oslo/Kbhvn./Halmstad/Provinsen. Ventes ankomme Oslo ca. 4.8. og Kbhvn. ca. 6/7.8.

Heimdal

Axel Carl ank. Bedibunder 3.8. — *Hans P. Carl* afg. Immingham 22.7. til Alexandria. — *Martin Carl* rep. Karachi. — *Poul Carl* ank. Noumea 30.7.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Dunkirk 1.8. — *Jens Toft* forv. afg. Sharpness 6.8. til Barry. — *Karen Toft* afg. Rouen 2.8. til Gdynia. — *Maria Toft* ank. Gdynia 2.8.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Las Palmas 29.7. til Genoa. — *Anna Dan* forv. afg. Amsterdam 3.8. til Wismar, derefter Holland. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Rotterdam 2.8. til Rio de Janeiro via Las Palmas for bks. — *Egyptian Reefer* afg. Montevideo 22.7. til Piræus via Las Palmas for bunkers. — *Gerda Dan* pass. Panama Kanalen 29.7., sydgående. — *Gladys Dan* pass. Panama Kanalen 29.7., nordgående. — *Hedda Dan* forv. udloset i Stettin 2.8., derefter Stettin/Brake. — *Indian Reefer* afg. Montreal 26.7. til Puerto Cabello, derefter Rio de Janeiro via Trinidad for bunkers. — *Jelva Dan* ank. Blyth 31.7., derefter Aarhus. — *Jutta Dan* forv. afg. Mäntyluoto 2.8. til Cardiff og Bristol. — *Kamma Dan* afg. Baltimore 23.7. til Chile. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 1.8. p. v. t. Deepwater. — *Laila Dan* afg. Talcahuano 23.7., nordgående. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 1.8. p. v. t. Northfleet, derefter Polen/Lisbon. — *Lilian Dan* ank. Rotterdam 1.8., derefter Helsingfors. — *Linda Dan* afg. Liverpool 29.7. til Spanien, derefter U.K. — *Leena Dan* ank. Philadelphia 26.7., derefter New York. — *Lotta Dan* forv. afg. Kotka 3.8. til Bristol og Cardiff. — *Maria Dan* forv. afg. Kbhvn. 8/10.8. til Grønland. — *Marna Dan* ank. Valparaiso 7.7., sydgående. — *Minna Dan* forv. afg. Hangö 1/2.8. til Deepwater. — *Paula Dan* forv. afg. New York 2.8. til Chile. — *Randa Dan* forv. afg. L'Esqueneau 4.8. til Köping via Kbhvn. for bunkers. — *Selma Dan* ank. Preston 30.7., derefter Rotterdam/Kotka. — *Stina Dan* forv. afg. Kotka 3.8. til Rochester, derefter Polen/Lisbon. — *Ulla Dan* anløb Kbhvn. for bunkers 2.8. p. v. t. Ellesmere Port.

Motortramp

Stensby ank. Bunbury 21.7., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. Aden 24.7. til Moji, Japan. — *Vedby* afg. Fremantle 29.7. forv. ank. Nauru 15.8.

Myren

Asbjørn afg. Leixoes 2.8. til USA. — *Astrid* af. Grange-mouth 3.8. til Trondheim. — *Birte* ank. Kotka 30.7., derefter Calais. — *Chr. Sass* afg. Malmö 3.8. til Dunkirk. — *Clara* ank. Ardrossan 27.7. — *Stal* ank. Kemi 31.7.

Norden

Norden afg. Cape Town 22.7. til Galveston. — *Nordfarer* afg. Genua 28.7. til Antwerpen. — *Nordkap* afg. Cape Mount 2.8. til Monrovia. — *Nordkyn* ank. Brisbane 3.8. — *Nordpol* ank. Greenock 20.7. — *Nordvest* afg. Hongkong 1.8. forv. ank. Kobe 6.8.

Orient

Astoria ank. Nauru 1.8. — *Westralia* afg. New York 30.7. til Port Arthur.

Pacific

London afg. New York 29.7. til Sydamerika. — *Paris* rep. Flensborg.

Progress

Absalon afg. Stettin 31.7. — *Elisabeth Nielsen* afg. 27.7. fra Gdynia. — *Ellen Nielsen* ank. 31.7. til Haifa. — *Fylla* afg. Kotka 29.7. — *Henry Tegner* afg. Rostock 1.8. — *Hugo Nielsen* afg. Swansea 27.7. — *Karen* rep. Svendborg. — *Margrete* ank. 24.7. til Færingehavn (Grønland). — *Marx* ank. 25.7. til Tyne. — *Marianne* afg. 1.8. fra Stettin. — *Polly* afg. Gdynia 1.8. — *Rigmor* ank. Koge 2.8. — *Sophie* ank. Korsør 2.8. — *Thyra* ank. Kalix 31.7.

Torm

Herdis afg. San Francisco 9.7. til Manila. — *Olga S.* ant. ank. Valparaiso 30.7. — *Gerd* afg. New York 31.7. til Trinidad. — *Tekla* afg. Lissabon 31.7. til Genoa. — *Agnete* forv. ank. Santos 2.8., derefter Rio de Janeiro. — *Kirsten* forv. ank. Santos 2.8., derefter Buenos Aires. — *Gertrud* ank. Callao 24.6. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. ank. New York 3.8., derefter Boston. — *Thyra S.* ank. Faro 2.8., derefter Baltimore. — *Gyda* afg. Oran 29.7. til Zonguldak. — *Anne* ank. Köping 1.8., derefter Calais. — *Hilde* forv. ank. Vejle 2.8., derefter Masnedø. — *Aslaug* ank. Dundee 1.8., derefter Melhil. — *Gudrun* forv. afg. Delfzijl 2.8. til Methil. — *Alice* forv. ank. Calais 3.8., derefter Immingham. — *Gunhild* ank. Calais 1.8., derefter Rotterdam.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Cardiff 31.7. — *Otto Petersen* afg. Rotterdam 29.7. til Archangelsk. — *P. N. Damm* ank. Belfast 30.7. — *Svend Pii* rep. Frederikshavn.

Ø. K.

Annam pass. Dover 29.7. til Port Said og Aden. — *Asia* ank. Kbhvn. 2.8. — *Bintang* ank. Yokohama 29.7., derefter Hongkong og Manila. — *Blankvann* ank. Singapore 29.7., derefter Port Swettenham. — *Dankholm* afg. Port Said 1.8. til Bedibunder og Bombay. — *Erria* ank. Kbhvn. 12.2. rep. — *Falstria* ank. Århus 30.7., derefter Ålborg. — *Fernmoor* ank. Genoa 29.7., derefter Leghorn og Alexandria. — *Fionia* afg. Aden 31.7. til Port Said og Trieste. — *India* ank. Seattle 31.7., derefter San Francisco. — *Java* afg. Sydney 29.7. til Melbourne og Adelaide. — *Jutlandia* afg. New York 27.7. til Baltimore. — *Kambodia* ank. Kbhvn. 13.7. rep. — *Kina* ank. Gøteborg 22.7., derefter Frederiksstad. — *Korea* pass. Minikoi 30.7. til Colombo og Aden. — *Lalandia* ank. Nakskov 12.3. rep. — *Malacca* afg. Penang 31.7. til Madras og Colombo. — *Malaya* ank. Singapore 27.7., derefter Manila og Hongkong. — *Manchuria* pass. Messina 31.7. til Port Said og Aden. — *Meonia* ank. Nakskov 10.7. rep. — *Mongolia* ank. Hongkong 29.7., derefter Kobe og Nagoya. — *Morelia* ank. Rotterdam 2.8., derefter Antwerpen og Marseilles. — *Nikobar* afg. Davao 29.7. til San Francisco. — *Nordfarer* pass. Gibraltar 31.7. til Antwerpen og Rotterdam. — *Selandia* ank. Middlesbrough 1.8., derefter Antwerpen. — *Serampore* ank. London 30.7., derefter Antwerpen og Rotterdam. — *St. Croix* afg. Madras 31.7. til Rangoon og Calcutta. — *St. Jan* ank. Bombay 31.7., derefter Karachi og Colombo. — *St. Thomas* afg. Marseilles 1.8. til Boulogne og Rotterdam. — *Tahsis* ank. Vancouver 31.7., derefter Astoria og Hongkong. — *Tantara* ank. Wanishi 31.7. — *Tranquebar* ank. Bangkok 28.7. forv. afg. 13.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiøet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, til Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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.

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marluson«

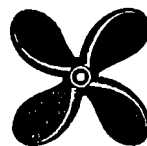
Telefon Central 12057

*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS

International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 28. Juli 1949.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår 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.

1315. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Storgrundet, Lövgunds rabbar og Östra Finngrundsbanken lystønder genudlagt.

Positioner. a) Storgrundet lystønde : c. 61° 10' N. 17° 24' E.
b) Lövgunds rabbar lystønde : c. 60° 50' N. 17° 36' E.
c) Östra Finngrundsbanken — : c. 60° 55' N. 18° 27' E.

(U. f. s. Nr. 29/1642. Stockholm 1949.)

1316. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt og forandret.

Positioner. a) Vänta Litets grund lystønde: c. 62° 30' N. 18° 15' E.
b) Elofs grund — : c. 60° 46' N. 17° 23' E.

Detaller. Lystønderne Vänta Litets grund (c. 8 sm SE. for Harnöklubb) og Elofs grund (c. 2,8 sm NNE. for Limö fyr i Gävlebukten) er genudlagt og samtidigt forandret, således at hver af lystønderne nu viser hvidt et-blink hver 6^s.

(U. f. s. Nr. 29/1641. Stockholm 1949.)

1317. Polen. Stolpmünde fyr. Synsvidde forandret.

Position. c. 54° 35' N. 16° 51' E., ved E.-molens inderste ende.

Detaller. Synsvidden for Stolpmünde fyr er nedsat til 14,5 sm.

Kort Nr. 181.

(N. f. S. Nr. 28/1743. Hamburg 1940.)

1318. Polen. Swinemünde anduvning. Fyr tændt på vrage.

Position. c. 54° 00',5 N. 14° 17',5 E.

Detaller. Det rapporteres, at der i et lille, gråt tårn på vrage *Schleswig-Holstein* på ovennævnte plads er tændt et fyr, der viser rødt et-blink hver 5^s, blink 1,5^s, mørke 3,5^s.

Kort Nr. 201.

(N. f. S. Nr. 28/1817. Hamburg 1949.)

1319. Tyskland. Stralsund indsejling. Tilsanding. Sømærker flyttet. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/946 1948 og Nr. 28/1242 1949.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. På grund af tilsanding i sejløbet til Stralsund er følgende sømærker flyttet og udlagt på vedføjede pladser:

- | | | | | |
|----|----------------|-----|----------------|----------------|
| a) | Rødmalet tønne | V: | 54° 26' 53" N. | 13° 03' 54" E. |
| b) | — | W: | 54° 26' 50" N. | 13° 03' 50" E. |
| c) | — | X: | 54° 26' 39" N. | 13° 03' 36" E. |
| d) | — | Y: | 54° 26' 33" N. | 13° 03' 23" E. |
| e) | — | Z: | 54° 26' 28" N. | 13° 03' 10" E. |
| f) | Sortmalet | 19: | 54° 26' 50" N. | 13° 04' 01" E. |
| g) | — | 20: | 54° 26' 43" N. | 13° 03' 53" E. |
| h) | — | 21: | 54° 26' 36" N. | 13° 03' 40" E. |
| i) | — | 22: | 54° 26' 31" N. | 13° 03' 24" E. |
| k) | — | 23: | 54° 26' 27" N. | 13° 03' 13" E. |

Barhöft ledelys forbliver indtil videre slukket.

2. Dybden i sejløbet er ved middelvandstand 4 m. Størst tilladte dybgående for besejling af løbet er 3,6 m (12 fod).

(N. f. S. Nr. 28/1818. Hamburg 1949.)

1320. Tyskland. Fehmarnbelt fyrskib. Stormvarselssignaler nedlagt.

Position. c. 54° 36' N. 11° 09' E.

Detaller. Afgivelse af Stormvarselssignaler fra Fehmarnbelt fyrskib er ophørt.

Kort Nr. 185, 186, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods III, side 258.

(N. f. S. Nr. 28/1745. Hamburg 1949.)

1321. Tyskland. Lübeck Bugt. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2089 1948.

Rettel position. 54° 05' 52" N. 11° 06' 12" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage er nu 8 m. Vragafmærkningen ligger c. 120 m 120° fra vrage.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 28/1744. Hamburg 1949.)

1322. Tyskland. Rute 7 og rute 10. Hohwacht Bugt. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1717 1948, pkt. 1.

Rettel position. 54° 25' 23" N. 10° 52' 27" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage af et dampskib på ovennævnte plads er nu 4,8 m.

Vragafmærkningen ligger c. 50 m S. for vrage.

Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 28/1747, pkt. d. Hamburg 1949.)

1323. Tyskland. Kiel Bugt. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 278.

Rettel position. 54° 26' 54" N. 10° 37' 38" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage *Sophie* er nu 15 m. Vragtønden med ballontopbetegnelse ligger i vrages umiddelbare nærhed.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 28/1747, pkt. c. Hamburg 1949.)

1324. Tyskland. Kiel Bugt. Oplysning om vrage.

Position. 54° 30' 46" N. 10° 23' 39" E., tæt ved E.-grænsen af vragområdet.

Detaller. Vrage *Leda* er fundet på ovennævnte plads. Mindste dybde over vrage er 4,7 m.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 28/1747, pkt. b. Hamburg 1949.)

1325. Tyskland. Kiel Bugt. Vrage forgæves eftersøgt.

Position. c. 54° 30' 35" N. 10° 23' 26" E.

Detaller. Et vrage, der var rapporteret at være sunket på ovennævnte plads, har forgæves været eftersøgt.

(N. f. S. Nr. 28/1747, pkt. a. Hamburg 1949.)

1326. Tyskland. Kiel Bugt. Vrag forgæves eftersøgt.*Position.* c. 54° 29',4 N. 10° 15',4 E.*Detaller.* Vraget, der er rapporteret at være sunket på ovennævnte plads, har forgæves været eftersøgt.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 28/1747, pkt. c. Hamburg 1949.)

1327. Tyskland. Kiel havn. Mönkeberg dampskibsbro SW. Skibsfartshindring afmærket.*Position.* 54° 20' 56" N. 10° 10' 32" E.*Detaller.* På ovennævnte plads er udlagt en grøn spidstønde med 1 ballon til afmærkning af resterne af den sprængte oliebro. Mindste dybde over broresterne er 8 m.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 28/1748. Hamburg 1949.)

1328. Tyskland. Kiel havn. Vrag fjernet.*Position.* 54° 20' 27" N. 10° 10' 29" E., ved Ammunitionsdepot-broen III a.*Detaller.* Vraget af u-båden på ovennævnte plads er fjernet.

(N. f. S. Nr. 28/1819. Hamburg 1949.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1329. Danmark. Sundet. Gilleleje havn indsejling. Dybde atter normal.***Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1020 1949 udgår.*Position.* c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.*Detaller.* Efter foretaget oprensning er dybden i indsejlingen til Gilleleje havn atter normal, 3,1 m.

(Vandbygningsvæsenot, 25. Juli 1949.)

1330. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1188 1949.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.*Detaller.* Ved opmålingen den 19. Juli 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 3,4 m i midten af renden (fyrlinien) og 2,1 m i W.-siden af renden.Med lodshjælp vil skibe med dybgående af indtil 5 $\frac{1}{2}$ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand. (Grønsund lodseri, 19. Juli 1949.)**1331. (P). Danmark. Store-Bælt. Omø havn. Havnearbejder iværksættes.***Position.* c. 55° 10',3 N. 11° 09',9 E.*Detaller.* Sandfangerdæmningen ved Omø havn vil blive forlænget 60 m ud til 3 m vanddybde, de første 30 m i den nuværende sandfangers retning og resten under en vinkel af 45° mod Nord.

(Havneingeniør Ørnholt, 17. Juli 1949.)

1332. Danmark. Lille-Bælt. Augustenborg Fjord. Sømærke ombyttet.*Position.* 54° 56' (57") N. 9° 49' (51") E.*Detaller.* Augustenborg Havn hvide stage uden tophetegnelser, N. for indløbet til den gravede rende til Augustenborg, er ombyttet med en hvid stage med 2 halmviske.*Kort* Nr. 155, 154, 152, 150 og 185.*Publikationer.* Danske Lods III, side 147. Søm.-fort. Side 70. Nr. 23.

(Marineministeriet, 23. Juli 1949.)

1333. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Vrag fjernet.*Positioner.* a) 54° 49' 59" N. 9° 30' 05" E.

b) 54° 50' 00" N. 9° 29' 51" E.

Detaller. Vragene af u-bådene på ovennævnte to pladser er fjernet.

(N. f. S. Nr. 28/1821. Hamburg 1949.)

1334. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelting Bugt. Vrag fjernet.*Position.* 54° 47' 52" N. 9° 49' 12" E.*Detaller.* Vraget på ovennævnte plads er fjernet.

(N. f. S. Nr. 28/1820. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1335. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund S. Luftledning etableret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 14/725 1948.*Positioner.* 1. 55° 49' (43") N. 12° 03' (43") E.

2. 55° 49' (33") N. 12° 02' (25") E.

Detaller. Mellem ovennævnte positioner 1 og 2. c. 1 km S. for Frederikssund havn, er etableret en luftledning (elektricitetskabel).*Kort* Nr. 116 A og 116.*Publikationer.* Danske Lods II, side 169 (tillæg 4).

(Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab, 12. Juli 1949.)

1336. Danmark. Isefjord. Inderbredning.*[Holbæk Fjord. Tuse Næs. Skydeøvelser. Advarsel.*Tidspunkt.* 1.—3. August 1949, hver dag Kl. 0800—1700.*Position.* Tuse Næs: c. 55° 44',2 N. 11° 43',4 E.*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skarpskydningsøvelser med kanoner fra stranden på Tuse Næs, c. 0,5 sm E. for Hørby færgekro på N.-siden af Holbæk Fjord, mod Kirsebærholm, c. 1,6 sm NE. for Holbæk.

Under skydning vil der være hejst et hvidt flag med rød spuns samt en sort kugle på signalmast umiddelbart SE. for Kirsebærholm.

I skydetiden er fiskeri, ankring og lystsejlad forbudt i området, der begrænses

1. Mod N. af breddeparallellen 55° 44' 30" N. (gennem Lindholms midte).

2. Mod E. af meridianen 11° 50' E. (gennem Lindholm).

3. Mod S. af breddeparallellen 55° 43' N. (gennem Dragerup).

4. Mod W. af meridianen 11° 44' E. (gennem Rønnen).

Alle og enhver advares mod i det anførte tidsrum at færdes i skydefeltet, jfr. lov af 4. Februar 1871 § 7. Overtrædelser af forbudet kan straffes med bøder indtil 200 kr. eller med hæfte indtil 1 måned.

(Garnisonskommandanten i Holbæk, 19. Juli 1949.)

1337. Danmark. Kattegat. Hals Barre fyr SE. t. E. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1313 1949 udgår.*Position.* 56° 53' (51") N. 10° 35' (39") E.*Detaller.* Vraget af svensk motorskib *Ingeborg*, der er sunket i c. 11 m vand på ovennævnte plads, og af hvilket to master rager henholdsvis 8 m og 6 m over vandet, er afmærket med en elektrisk blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, og er anbragt på vragets forreste mast, 6 m over vandfladen.*Kort* Nr. 104, 102 og 100.

(Marineministeriet, 20. Juli 1949.)

1338. Danmark. Kattegat. Sæby havn. Tågesignal forandret.*Position.* 57° 19' (59") N. 10° 32' (25") E., på havnens S.-lige, ydre molehoved.*Detaller.* Sæby Havns tågesignal er forandret og afgives nu med elektrisk ventilatorsirene, en-tone hvert 1^m, tone 30^s, pause 30^s. Tonehøjde 300 c/s.*Kort* Nr. 101, 100 og 92.*Publikationer.* Havnelods, side 300. Fyrfort. Nr. 210.

(Marineministeriet, 19. Juli 1949.)

1339. Danmark. Kattegat. Frederikshavn anduvning. Vrag nedsprængt. Vragafmærkning inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 22/983 1949.*Position.* 57° 25' 27" N. 10° 33' 43" E.

Detaller. Vraget af tankløgteren Gisela på ovennævnte plads er nedsprængt til en mindste dybde over vragresterne af 8,7 m. Vragafmærkningen, en jernspirtønde, der viser rødt hurtigblink, og en vragvager med 2 grønne flag, er inddraget.

Kort Nr. 101 og 100.

(Marineministeriet, 23. Juli 1949.)

1340. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Gennemsejling atter uhindret.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1261 1949 udgår.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. Efter afslutning af Oddesundbroens maling er passage af broen atter uhindret.

(Marineministeriet, 25. Juli 1949.)

1341. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Uddybningsarbejder. Advarsel.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. På grund af uddybningsarbejder mellem gennemsejlingsbrofaget på Oddesundbroen og Oddesund N. vil der på nævnte sted fra og med den 1. August 1949 og indtil videre om dagen være placeret et fartøj til udførelse af sandpumpning og desuden flere mindre fartøjer.

De søfarende opfordres til at udvise særlig forsigtighed ved passage af Oddesundbroen, sålænge dette arbejde foregår.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 16. Juli 1949.)

1342. Norge. Skagerrak. Grimstad. Risholmen. Nyt fyr tændt.

Position. 58° 18' 12" N. 8° 35' 08" E., på Risholmen NW.-pynt.

Detaller. Risholmen fyr er tændt på ovennævnte plads. Fyret viser hvidt et-blink hver 3^s, blink 0,3^s, mørke 2,7^s. Flammens højde: 7 m. Synsvidde: 5,5 sm. Lanterne på beholderskab. Lyser hele horisonten rundt. Brændetid: Hele året.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1949.)

1343. Norge. Skagerrak. Randøysund. Randholmen fyr nedlagt.

Position. c. 58° 05',1 N. 8° 07',5 E., på Randholmen SE.-side.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1949.)

1344. Norge. Skagerrak. Grønningen fyr forandret.

Position. c. 58° 04',8 N. 8° 05',6 E.

Detaller. Grønningen fyr viser nu hvidt, rødt og grønt lys med gruppe-formørkelser, tre-formørkelser hver 12,5^s. Synsvidde: 13,5 sm for hvidt, 13,5 sm for rødt og 12,2 sm for grønt lys. I øvrigt er fyret uforandret.

Kort Nr. 92 og 93.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1345. Norge. Utsira fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1201 1949 udgår.

Position. c. 59° 18',4 N. 4° 52',6 E.

Detaller. Utsira fyr er atter tændt.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1949.)

1346. Norge. Rogaland. Sola flyveplads. Nyt luftfyr.

Position. 58° 53' 06" N. 5° 38' 10" E.

Detaller. Ved Sola flyveplads er på ovennævnte plads oprettet et nyt luftfyr, der viser 9 gule blink hver 17^s. Fyret er kun tændt, når skydækket er lavt, eller når sigtbarheden er dårlig.

(E. f. S. Nr. 13/609. Oslo 1949.)

1347. Norge. Vest-Agder. Lista. Færområde.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/867 1949 udgår.

Tidspunkt. Fra 7. Juli til c. midten af Oktober 1949.

Positioner. 1. Rauna fyr: c. 58° 03',5 N. 6° 40',5 E.

2. Tjørveneset: c. 58° 05',0 N. 6° 36',2 E.

Detaller. I ovennævnte tid foretages lejlighedsvis skyde- og bombeøvelser i området mellem Rauna fyr og Tjørveneset. Skibe må på denne strækning holde sig mindst 6 sm fra land.

(E. f. S. Nr. 13/652. Oslo 1949.)

1348. Nordsoen. Eshjerg rute. Norge—Elben rute. H.R. 1. fyrskib. Stationstønde ombyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 16/774 1949.

Position. H.R. 1 fyrskib: c. 55° 20',9 N. 6° 27',7 E.

Detaller. Efter udlægningen af den rødmaledede lysspirtønde, der viser hvidt lys med enformørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s, og som ligger c. 500 m fra H.R. 1 fyrskibs plads, er nu den tidligere stationstønde inddraget.

(H.R. 1 Fyrskib, 13. Juli 1949.)

1349. Danmark. Nordsoen. Horns Rev. Eshjerg ruten. Oplysninger om Vyl fyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/217 1949 udgår.

Position. c. 55° 24',4 N. 7° 34',3 E.

Detaller. Vyl fyrskib er nu mærket *Vyl*. Fyrskibet har stadig ingen timeglas på stormasten. Tågesignal gives med luftsirene, tonehøjde 300 c/s, to-toner hvert 1^m. Radiofyrets tonefrekvens er 670 c/s. I øvrigt er fyrskibet som det ordinære Vyl fyrskib.

(Fyrdirektoratet, 26. Juli 1949.)

1350. Belgien. Nordsoen. Kwinte Bank. Lystønde forandret.

Position. c. 51° 21' 00" N. 2° 42' 10" E.

Detaller. Lystønden på ovennævnte plads, der herefter benævnes *Kwinte Bank*, viser nu hvidt lys med enformørkelse hver 10^s. Lystønden er sortmalet og forsynet med 1 kegle med opadvendt spids som topbetegnelse.

(N. t. M. Nr. 1469. London 1949.)

(Se tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1351. Island N.-kyst. Hunafloi. Radiofyr oprettet.

Position. 66° 00' 24" N. 20° 24' 08" W.

Detaller. Ved Kálfshamarsvík i Hunafloi er oprettet et radiofyr. Frekvens: 379 kc/s (690 m). Signal: Kendingsbogstaverne *KV* (— • — • • • —) samt lang tone, der høres i pejlingerne: 11°, 66°, 191° og 246°. Imellem nævnte pejlinger høres:

Fra 11° til 66°: Bogstavet *N* (— •).

— 66° - 191°: — *A* (• —).

— 191° - 246°: — *N* (— •).

— 246° - 11°: — *A* (• —).

Kort Nr. 64, 60, 26, 21 og 20.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 2068 C.

(T. t. s. Nr. 3/8. Reykjavik 1940.)

Tillæg.

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

1352. (P.) Danmark. Sundet. Middelgrund NW. Sømærke indrages.

Position. 55° 42' (14") N. 12° 38' (41") E.

Detaller. Middelgrund NW. hvide stumptønde med 1 nedadvendt kost vil blive inddraget.

Publikationer. Danske Lods III, side 33. Søm.fort., side 60, Nr. 5.

(Marineministeriet, 26. Juli 1949.)

1353. Danmark. Sundet. Københavns havn. Trekroner N. Gennemsejling spærres.

Position. 55° 42' (17") N. 12° 37' (03") E.

Detaller. Med udgangen af Juli måned 1949 aflyses al sejlads i gennemsejlingen mellem S.-enden af Trekroner bølgebryder og stenkastningen på N.-siden af Trekroner, da man til den tid vil gå i gang med at spærre ovennævnte gennemsejling.

Publikationer. Havnelods, side 174.

(Havnekaptaajnen, København, 25. Juli 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1354. Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag forgæves eftersøgt.

Tidligere E. f. S. Nr. 43/1688 1946.

Position. c. 55° 42' N. 10° 22' E.

Detaller. Vraget af den hollandske kutter, der var rapporteret at være sunket på ovennævnte plads, har forgæves været eftersøgt. Vraget må anses for at være ufarligt for sejladsen.

(Fyrdirektoratet, 22. Juli 1949.)

1355. Danmark. Kattegat. Rute 36. Aalborg Bugt fyrskib SE. Vraglystønde flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1209 1948.

Position. c. 56° 49',7 N. 10° 53',3 E.

Detaller. Vraglystønden ved vraget af dampskibet *København* på ovennævnte plads er flyttet til c. 240 m SW. for vraget.

(Marineministeriet, 26. Juli 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1356. Holland. Goeree fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1204 1949.

Position. c. 51° 52',5 N. 3' 38',8 E.

Detaller. 1. Goeree fyrskib er atter udlagt på station.
2. Den midlertidigt udlagte lys- og fløjtetønde forbliver foreløbig ude.
3. Den c. 500 m SW. t. S. for fyrskibet liggende hvide stationstønde er midlertidigt inddraget.

(B. a. Z. Nr. 187/2636. 's-Gravenhage 1949.)

1357. Holland. Goeree fyrskib. Oplysning om radiofyr.*Position.* c. 51° 52',5 N. 3° 38',8 E.*Detaller.* I Goerec fyrskib er installeret et radiofyr. Moduleret. Udæmpet. Frekvens:

318,5 kc/s (942 m). Tonehøjde: 600 c/s. Signalet er:

- | | |
|--|--------|
| 1. 3 gange morsebogstaverne <i>GR</i> | 14 s. |
| 2. Pause på 1,25 ^s , efterfulgt af 15 streger, hver af 1 ^s varighed, adskilt ved pauser på 0,25 ^s | 20 s. |
| 3. Lang streg..... | 9,5 s. |
| 4. Pause på 1 ^s , efterfulgt af 2 gange morsebogstaverne <i>GR</i> | 9,5 s. |
| 5. Pause..... | 7 s. |
| 6. Gentagelse af punkterne 1, 2, 3 og 4..... | 53 s. |

Ialt 1^m. 53 s.*Sendetider:*U sigt bart vejr: Hver 6^m, begyndende ved det 2. minut af hver time.

Klart vejr: 2 gange hver halve time, begyndende det 20., 26., 50. og 56. minut af hver time.

(B. a. Z. Nr. 187/2637. 's-Gravenhage 1949.)

1358. England E.-kyst. Humber Floden. Bull fyrskib atter udlagt på plads.*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/965 1949 udgår.*Position.* c. 53° 33',8 N. 0° 05',6 E.

(B. a. Z. Nr. 186/2626. 's-Gravenhage 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibruter.**1359. Nordsoen. Minestrøgne ruter. Somærkers maling forandres.***Detaller.* For bedre at kunne ses vil lystønderne ved de minestrøgne ruter i Nordsoen blive malet med 2 lodrette røde og hvide felter og sort påskrift i de hvide felter.

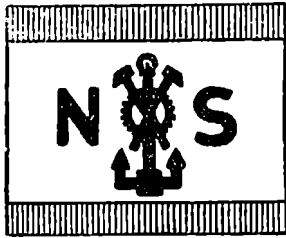
Arbejdet påbegyndes snarest og vil formentlig vedvare indtil Oktober måned 1949.

(N. f. S. Nr. 28/1810. Hamburg 1949.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



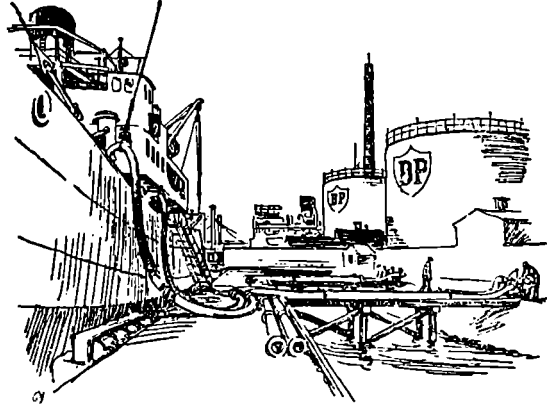
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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.

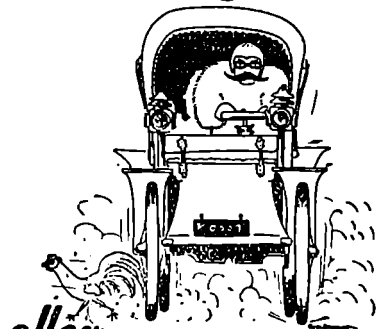


TEKNIKKENS TRO TJENER

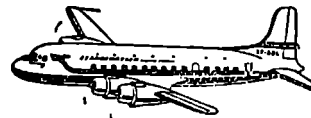
**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

-en a' de Gamle



eller
HOF



**Den hurtigste
vej hjem**

for Dem selv og de pakker. De
ønsker at sende, er luftvejen.
Foretræk vore egne luftruter,
de går direkte til Danmark på
de færrest mulige timer. Se
fartplanerne, der er fremlagt i
de danske sømandsmissioner
verden over. Få oplysninger og
billetter hos rejsebureauerne.

SAS

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbriæ og Mariager

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 31

FREDAG DEN 12. AUGUST 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

»SKIBET«

Hver dag arbejdes der under højtryk i Forum, så udstillingen »Skibet« kan blive færdig i rette tid. I øjeblikket er op mod halvandet hundrede håndværkere i gang fra tidlig morgen til sen aften, og hver dag kommer der flere til. De allersidste dage, før kong Frederik d. 19. august åbner udstillingen, ventes det, at 3—400 mennesker vil være beskæftiget med opbygningen. Det ses nu klart, at udstillingen bliver af sådanne dimensioner, at man ikke tidligere har oplevet noget lignende herhjemme.

B. & W.s store kørekran, der kan løfte 5000 kg, er i brug dagen igennem. Forleden fik man en alvorlig forskrækkelse under arbejdet med den tunge kran, idet en del af cementgulvet under den brød sammen. Det lykkedes dog ret hurtigt at få kranen rettet op og skaden udbedret. Oprindeligt var det tanken, at kørekranen skulle være indgået som et led i udstillingen, men B. & W. har for tiden så travlt, at det er umuligt at undvære kranen så længe.

Også Grønland bliver repræsenteret på udstillingen. Forud for beslutningen herom er der ført en del diskussion, men sagen blev afgjort, da man tog statsminister Hedtoft med på råd.

Det grønlandske område i »Forum« bringer en lille sensation, idet man agter at udstille den fangstbåd, som kong Christian X fik foræret af grønlanderne, da han i 1921 besøgte den fjerne danske koloni. Kajaken, som siden da har stået på Frederiksborg slot, er 5 meter lang, og den har været benyttet ved sælfangst.

Foruden den grønlandske fangstbåd er det planen at udstille modeller af grønlandsskibene *Hvalfisken*, *Nordlyset*, *Hans Egede*, *G. C. Amdrup* og *Umanak*. Desuden er der modeller af de motorbåde, som almindeligvis anvendes til fjordsejladser, ligesom man gennem fotografier og kort vil give »Skibet«s gæster et indtryk af forholdene og mulighederne på Grønland.

DE NYE ÅLBORGBÅDE

Den første af de 2 nye Ålborgbåde, som DFDS lader bygge på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, søsættes torsdag den 15. september og får navnet *Jens Bang*. Stabelafløbningen vil blive overværet af enkelte repræsentanter for Ålborg og Nørresundby.

Jens Bang ventes indsat på Ålborg-ruten i maj 1950, men forinden vil motorskibet blive forevist for repræsentanter for det offentlige og erhvervslivet såvel i København som Ålborg. Den anden Ålborg-båd vil blive opkaldt efter en af DFDS's første direktører — *H. P. Prior* — og søsat omkring nytår, sådan at den kan indsættes i ruten ved sommersæsonens begyndelse 1950.

De nye Ålborg-både kommer til at koste ca. 10 mill. kr. stykket. De vil kunne reducere rejsetiden mellem Ålborg og København fra 11 til 8 timer og skal kunne klare en daglig dobbelttur. *Aalborghus* indsættes derefter på Oslo-ruten sammen med *Kronprins Olav*, men DFDS vil dog snarest lade bygge et helt nyt skib, der bliver hurtigere end den gamle Ålborgbåd, til ruten København—Oslo.

NY ISBRYDER?

Den svenske stat har for tiden en stor isbryder under bygning. Derudover har Kommerskollegiet i juli måned over for regeringen anbefalet bygningen af endnu 2 mindre skibe, der hovedsagelig skulle indsættes ved Norrlandskysten. Den svenske og danske isbrydertjeneste har, som det vil være bekendt, etableret et intimt samarbejde, der, med svensk personels tjeneste ved istjenestens kontor i København, bestod sin prøve under isvinteren 1947.

I forbindelse med spørgsmålet om svenskernes udvidelse af isbrydningsmateriellet har Foreningen til Søfartens Fremme over for chefen for den danske istjeneste, overskibsinspektør *Grue* forespurgt, hvorvidt man også her i landet beskæftigede sig med planer om nyanskaffelser. Overskibsinspektøren oplyste, at isbrydningstjenesten nærer et meget stærkt ønske om at få i det mindste endnu een stærk isbryder på størrelse med *Storebjørn*, og at dette ønske iøvrigt også støttes af handelsministeriet. Et sådant fartøj vil komme til at koste omkring 6 mill. kr., et beløb, som finansudvalget imidlertid hidtil ikke har ment at kunne bevilge. Overingeniør *Aage Larsen*, der har skabt de tre »bjørne«, har udarbejdet tegninger og planer til den nye isbryder, som man imidlertid håber, det skal lykkes at få sat i arbejde inden for en overskuelig fremtid. Overskibsinspektøren fremsførte til slut, at når man erfaringsmæssigt ved, hvilke umådelige økonomiske tab der påføres det danske samfund, når isen binder vore farvande, da er der sikkert grund til at overveje meget nøje, om det i det lange løb er rentabelt at undvære det nødvendige isbrydermateriel. Når isen i hårde vintre først standser trafikken i vore provinshavne, da er det for sent at anskaffe det hårdt savnede materiel.

TRAFIKEN PÅ KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn ankom i juni måned 2085 skibe på tilsammen 667.556 netto reg. tons. Det er en fremgang på ca. 41.000 tons i forhold til den tilsvarende måned i fjor, da den indkomne tonnage androg 626.493 tons.

Fra indenrigske havne ankom 1386 skibe på tilsammen 278.615 tons og fra udenrigske havne 699 skibe på 388.941 tons. Blandt nationerne lå Danmark som sædvanlig forrest med 1681 skibe og 442.349 tons. Derefter fulgte Sverige med 75.804 tons, Norge med 54.384 tons, Amerika med 23.033 tons, Polen med 16.548 tons, England med 16.068 tons og Finland med 15.563 tons.

De øvrige nationer lå alle under 10.000 tons, men man ser virkningen af frigivelsen af sejladser med tyske skibe, idet der i månedens løb er ankommet ikke mindre end 31 skibe på tilsammen 5813 tons, og Tyskland kommer dermed foran Holland, der deltog i trafikken med 5117 tons.

SOCIALISERINGSDRØMME

Der har været fremsat formodninger om, at et af de store programpunkter, der vil blive draget frem på regeringspartiets kongres i Århus i begyndelsen af september, skulle være forsikringsvæsenets socialisering.

Handelsminister Krag gav i 1945 i »Fremtidens Danmark« (side 39) recepten på, hvordan det skulle være; han skrev: »Den bedste løsning vil opnås ved, at al forsikringsvirksomhed overlades til et fåtal af statslige eller kooperative virksomheder«, hvilket nærmere uddybes i et afsnit om livsforsikring, som han fortrinsvis ønsker »overladt til en statsvirksomhed, eller, hvis det er nødvendigt for at sikre en ønskelig tilpasningsevne overfor individuelle behov, til to virksomheder, hvoraf den ene er statslig, den anden kooperativ under kontrol af staten«.

I assurandørkredse imødeser man uden større uro muligheden for en kongresdrøftelse af problemet. I de lande, hvor forsikringsvæsenet er blevet socialiseret, har resultatet været en eklatant fiasko. Sidst har Sverige leget med tanken, og man nedsatte en kommission til at overveje muligheden. Den har netop afgivet betænkning. Den konkluderer i, at forsikringsvæsenet, som det drives i dag, er moderniseret og ført frem til en sådan standard, at der ikke vil være noget at rette.

Skulle regeringspartiet herhjemme ønske en tilsvarende undersøgelse, vil resultatet ganske givet blive det samme.

DEN SVENSKKE HANDELSFLÅDE

Der foreligger nu en samlet oversigt over den svenske handelsflådes fragtindtægter i 1948. Det viser sig heraf, at bruttofragterne beløb sig til 894 mill. kr. mod 862 mill. kr. i 1947, altså en forøgelse på 32 mill. kr. eller 3,7 pct. Hertil kommer tidsbefragtingens indtægter, der er steget fra 77 mill. kr. til 107 mill. kr., altså med 30 mill. kr. eller 39 pct.

Den svenske handelsflåde voksede i 1948 noget mindre end året forud, men tilgangen var dog 145.000 br. ts. eller 7,6 pct., og hermed passerede tonnagen de 2 millioner tons og nåede op på 2.057.000 tons. Denne forøgelse af flåden og den større udenrigshandel har bidraget til stigningen i fragtindtægterne i 1948. Men på den anden side har fragtraterne haft en modsat virkning. De har siden årets første måneder vist en nedadgående tendens, som dog ophørte i efteråret, hvorefter en bedring indtrådte. Efter de foreliggende opgørelser ligger gennemsnittet af fragterne for første halvår 4 pct. og for andet halvår 15 pct. lavere end fragtniveauet for andet halvår 1947. Særlig mærkbar har nedgangen været i tankfragterne, men også for den mindre tonnage i Nord- og Østersø-farten har der fundet en ikke ubetydelig fragtnedgang sted.

Den vigtigste af indtægterne falder på godsfragterne, der androg 93,1 pct. af hele bruttoindtægten. De forøgedes i 1948 med 35 mill. kr. til 832 mill. kr. derimod var der nedgang i passager- og postbefordringen med henholdsvis 5,6 og 0,8 pct. Hvad godsfragterne angår, forøgedes de i udenrigsfarten med 35 mill. kr., medens de stort set var uforandrede i indenrigsfarten. Den største del af indsejlingen falder på Storbritannien, USA og Polen. For Storbritanniens vedkommende forøgedes indtægten fra 88 mill. kr. til 129,3 mill. kr., medens indtægterne ved sejladserne på USA gik ned fra 172 til 117,6 mill. kr. Fragtbeløbet på Polen steg fra 59,5 til 74,3 mill. kr., og i farten på de nordiske lande var der også fremgang.

SVENSKKE OPLÆGNINGER

Den 1. juli var der oplagt 111.889 br. tons svenske skibe på over 100 br. tons. Den største del af oplægningen har ramt skibe på mellem 100 og 1000 tons, og andrager ikke mindre end 32 skibe på tilsammen ca. 17.000 tons, hvilket tydeligt illustre-

rer den svenske småskibsfarts vanskeligheder. Af skibe over 2000 tons var kun oplagt 13, og heri var medregnet skibe, som var oplagt for reparation.

TYSKLANDS HANDELSFLÅDE

Den tyske handelsflåde omfatter nu 957 skibe på tilsammen ca. 230.000 brutto tons. Heri er medregnet de skibe, som tyskerne har lov til at bruge, men som endnu ikke er overført til tysk ejendom. Den samlede tonnage er 204.000 tons, men hertil kommer 154 skibe på ialt 18.000 tons som er under reparation, og 28 skibe på 9000 tons, som venter på at blive repareret. Af de skibe, som tyskerne nu ejer, er 397 fuldt brugbare, 265 er kystmotorskibe på tilsammen 34.000 tons og 132 er søgående skibe på ialt 89.000 tons.

Blandt de skibe, som tyskerne har fået lov til at bruge, men som de ikke har fået ejendomsretten til, er 522 kystmotorskibe med en samlet tonnage på godt 56.000 tons. En oversigt over den tyske tankskibsflåde viser, at den kun omfatter 17 skibe på tilsammen 9560 tons. Det største af skibene er på 2270 tons. Før krigen havde Tyskland en tankskibsflåde på 218.000 tons, hvilket vil sige, at den nuværende tyske tankskibsflåde nu kun andrager 4,5 pct. af førkrigsflåden.

U.S. TANKSKIBSFLÅDE

The American Merchant Marine Institute har udsendt en oversigt, hvoraf det fremgår, at over 100 amerikanske tankskibe, eller mere end en femtedel af landets privatejede tankskibsflåde er blevet lagt op. Oversigten viser endvidere, at oplægningen er vokset støt siden sidste efterår, hvorved mere end 5000 officerer og sømænd er blevet arbejdsløse.

En af årsagerne til denne nedgang mener instituttet at måtte søge i regeringens svigtende evne til at sikre, at de privatejede skibe får deres andel af de under regeringen sorterende transporter. Kun 4 U.S. tankskibe deltog således i transporterne af Marshall-fragter fra de Forenede Stater i juni måned. De fleste olieprodukter købt gennem Marshall-hjælpen stammede fra lande udenfor U.S., og der var ikke blevet truffet nogen foranstaltninger til at sikre U.S.-skibe nogen andel i disse transporter.

En anden årsag til den svigtende beskæftigelse for U.S.-tankskibe var valutasituationen, der havde tvunget mange amerikanske skibe bort fra verdensruterne, særlig fra dem, der kontrolleres af sterlingblokken, fastslår oversigten endvidere. De Forenede Staters orlogsflåde bruger 57 Maritime Commission tankskibe, der imidlertid ikke blot transporterer fragt for militæret, men også til en vis grad for civile virksomheder, hvad der selvsagt yderligere begrænser anvendelsen af privatejede tankskibe.

Trods det betragtelige antal af oplagte tankskibe var der imidlertid 55 tankskibe på ialt 1.465.525 tons under bygning i U. S. A. pr. 1. juli 1949, meddelte instituttet. Mange af disse skibe er af 28.000 tons-klassen.

DE AMERIKANSKE SKIBSSALG

Maritime Commission har indtil dato solgt 1806 krigsbyggede skibe for tilsammen 1,7 milliard dollars. I de sidste tre måneder er der blevet solgt 24 skibe.

Under krigen anvendte den amerikanske regering 13 milliarder dollars på skibsbygningen, og gennem salgene efter krigen er der nu indkommet 15 pct. af dette beløb. Af de solgte skibe er 1113 købt af udenlandske regeringer eller rederier.

Den amerikanske regering har nu 2309 skibe tilbage, af hvilke 1934 er oplagt i den såkaldte reserveflåde.

UGENS FRAGTBERETNING

Der er endnu intet tegn til nogen bedring på fragtmarkederne. De oversøiske trades er alle prægede af manglen på tilgang på nye laster med den deraf følgende skarpe konkurrence mellem den disponible tonnage. Om de enkelte markeder er der ikke meget nyt at fortælle. Kulbefragtingen fra Northern Range til Europa er praktisk talt indstillet, hvilket vel nok hovedsagelig skyldes, at Marshallhjælpen for det kommende år endnu ikke er vedtaget af den amerikanske Congress, og der er næppe mange europæiske lande, der har råd til at bruge deres frie dollars, hvis de har nogen, til indkøb af amerikanske kul. Iøvrigt kan det vel næppe være længe, førend der foreligger meddelelse om de officielle tildelinger af Marshall-dollars for det kommende år, og det skulle kunne medføre noget bedre efterspørgsel i transatlantisk trade. Korn fra St. Lawrence til UK./Cont. er sluttet for britisk regning til den lavere rate af 6/6d. pr. qr., og for continental regning er betalt 25/- fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam. Korn fra Northern Range til Spanien er igen sluttet til \$5 basis spansk Atlanterhavshavn. Trælaststraterne fra Canada er uden større ændringer. En 950 stds. dansk damper fik 200/- for skåret last, for en 1700 stds. båd blev betalt 195/-, og for 1150 fthms. props betaltes 170/- pr. fthm.

Fra Cuba er sluttet yderligere tonnager for sukker til UK. til 52/6d., og der meldes ligeledes om forskellige afslutninger for sukker Cuba/Khorramshahr til ikke rapporterede rater. Fra Golfen sluttet et par store både for korn til den persiske bugt til \$12.75 basis 2 lossehavne.

Plate/Rotterdam sluttet til den lidt bedre rate af 47/-, og for en partlast Bahia Blanca/Sydfrankrig betaltes 55/- på liner terms. Fra Brasilien er sluttet forskellige skibe for malm, bl. a. 8.700 tonner Victoria/Baltimore \$5.75, og en båd af lignende størrelse fik \$6 til Mobile eller Baltimore. Rio/Baltimore betaltes med \$5.50, og Victoria/Sydney CB. fik 7.500 tonner til \$4.50, fio.

Fra vestkysten af Sydamerika er der praktisk talt ingen efterspørgsel efter tramptonnage. Der noteres

enkelte mindre sukkerlaste fra Peru, bl. a. til Casablanca og Leixoes til rater omkring \$12. Fra vestkysten af Mexico indikeres \$11 for linseed til Antwerpen, og for salt fra Lower California til Japan indikeres \$10 fio. Nordpacificmarkedet er også næsten inaktivt. For britisk regning sluttet et par store både for lumber og stykgods til UK. til 57/6d. på fio. basis. Kul fra Puget Sound til Colombo indikerer \$10 fio.

Østens markeder er stadig et sørgeligt kapitel. Bortset fra enkelte lokalforretninger til lave rater er efterspørgslen indskrænket til bauxite fra Bintan til US. Gulf, for hvilket der i den forløbne uge er betalt mellem \$5.45 og \$6. Endvidere kan nævnes 8.200 ts. scrap fra Singapore til UK., der betaltes med £20.500 lumpsum, fio.

Kornafskibningerne fra Australien er stadig stoppet på grund af strejkeforholdene. Fra Queensland sluttet en enkelt båd for sukker til UK. til 70/-. Markedet fra Sydafrika har også været stille. En enkelt 6.600 tonner sluttet Lourenco Marques/Aden til 30/-.

Om Middelhavsmarkederne meldes fra London, at raterne er noget mere stabile, men at det stadig er vanskeligt at anbringe prompt tonnager. Fra Constanza sluttet 5.500 ts. motorskib til Holland til 28/- for korn.

På nærmarkederne er der heller ikke mange lyspunkter. Raterne for kul og koks er stadig lave, bl. a. sluttet 3.000 tonner for kul Humber/København til 12/-, og for koks ligger raten fra London til god dansk havn på omkring 16/6d. På trælastmarkederne synes de fleste ordrer indtil sept. lastning at være dækkede, og det bliver nu spændende at se, om efterårssæsonen vil bringe noget bedre rater.

På timechartermarkedet indskrænker efterspørgslen sig hovedsagelig til enkelte trips eller kortere rundture. Et dansk 8,200 ts. motorskib, ca. 10 miles fart, sluttet for Vestafrika rundtur til 16/-. For amerikansk regning er der nogen efterspørgsel efter mindre moderne tonnager til rater omkring \$5 for 3/3.500 tonnere for længere perioder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Foreningen af danske havnefogeder

Foreningen af danske havnefogeder sluttede forleden dag sit årsmøde i København. Til formand og næstformand genvalgtes havnefoged S. Knudsen, Horsens, og havnefoged Arvid, Grenå. Til næste års mødested valgtes Vejle.

Lastning og losning i Parkeston

DFDS har været nødt til at tage nye laste- og lossemetoder i brug i Parkeston, som følge af bådernes korte ophold i havn. De grejer, der nu anvendes i Parkeston, er bygget efter DFDS's egne tegninger. Prokurist Olsen fra Esbjerg-Ekspeditionen er nu vendt hjem efter nogen tids ophold i Harwich for at tilse arbejdet.

Efter hjemkomsten til Esbjerg udtaler prokurist Olsen til »Vestkysten«, at det anvendte system må betegnes som epokegørende, idet man nu kan arbejde med losning og lastning ganske uafhængigt af tidevandet. I praktisk taget næsten alle engelske havne spiller tidevandet en meget stor rolle. I Parkeston er forskellen mellem høj- og lavvande således indtil 14 fod.

Foruden to elevatorer, der er fastgjort til selve skibssiden, arbejdes der med to transportører og fire gaffeltrucks. De engelske arbejdere er glade for det nye system, der sparer dem megen tid og slæb. Endvidere er der den fordel ved systemet, at det ombord- eller ilandtransporterede gods får en langt mere skånsom behandling end tidligere.

Nye tankanlæg i Århus

Da langtidsprogrammet forudsætter en betydelig stigning i petroleums- og olieforbruget her i landet, er flere af de store benzimporterselskaber igang med eller planlægger store udvidelser, skriver Erhvervenes Oplysningsråd.

Det kan således nævnes, at Danish American Gulf Oil Co., der har store tankanlæg i København, Aalborg og Esbjerg, har i sinde at opføre en række olietanke i Århus havn. De skal kunne rumme 15 mill. liter olie. Når dette anlæg om et par år er færdigt, betyder det, at Århus havn har næsten fordoblet sin kapacitet.

DDPA har også planer om udvidelser forskellige steder, men til gengæld vil man nedlægge mindre tanke.

Ny færgeforbindelse Danmark—Sverige—Norge i 1950?

Der arbejdes i øjeblikket energisk på oprettelse af ruteforbindelse mellem Göteborg-Arendal og Grenaa (evt. Hundested-København) oplyser Foreningen til Søfartens Fremme Såfremt et passende skib kan findes, skulle det være tanken at lade dette korrespondere med den danske automobilfærge »Marsk Stig« i henholdsvis Hundested og Arendal og på denne »østlige rute« anløbe København og Göteborg. Såfremt et nyt skib ikke kan erhverves, arbejdes der på at få »Marsk Stig« til at sejle trekantsejlsads med anløb i Göteborg.

Ikke mindst for Sydnorge og det store antal svenskere, der må rejse til Arendal og Kristiansand over Oslo, København eller Frederikshavn, anses det for særdeles hensigtsmæssigt at få en sådan ruteforbindelse i gang, og betydelige interesser skal stå bag planen.

Lysning for småskibsfarten

Det ser nu ud til en lille lysning for småskibsfarten. Tiden med livligere efterspørgsel er nu ved at være inde, og i øjeblikket kan der på flere områder spores mindre stramninger, navnlig trælastfragterne fra Finland udvikler sig i gunstig retning. Her blev de danske småskibe i fjor praktisk taget slået helt ud, fordi disse ikke kunne konkurrere med de tyske småskibe. Imidlertid skulle de

tyske fragter betales med dollars, men i år har Danmark ikke råd til at betale dollars for de tyske fragter, selv om disse er betydeligt lavere omregnet i kroner end den danske skibsfarts fragter. Flere danske småskibe har således i den allerseneste tid akcepteret træfragter fra Finland.

Raterne er i øjeblikket stigende, men endnu går størsteparten af den danske trælastimport på udenlandsk køl. Men i småskibsfartskredse betegnes det som et lyspunkt, at den dollarslugende tonnage nu er gledet ud af kampen om træet.

S.s. »Alf« solgt ved tvangsauktion

S.s. *Alf*, tidligere tilhørende Alfred Christensens rederi, blev den 5. august solgt ved en tvangsauktion. Køberen var 1. prioritetshaveren og købesummen blev 500.000 kr. S.s. *Alf* er bygget i Flensborg 1909, og tonnagen er 3,360 tons d.w.

Fra norske værfter

Trondhjems mek. Verksted har afleveret s.s. *Otta*, 3,600 tons d.w. til Klaus Wiene Hansens rederi i Bergen.

Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde o. a. 323' 9", bredde 43' 11", dybde 27' 10 1/2", dybgående fuldt lastet 19' 6". Hovedmaskineriet består af en tregang dampmaskine, ca. 2,200 IHK, der giver skibet en fart på 13 knob lastet. Maskinen er bygget på værftet efter overingeniør F. Eriksens patent. Dampen fås fra 2 oliiefyrede La Mont-kedler.

Hortens værft

Det største orlogsværft i Norge, Hortens værft, skal udbygges for en sum af 16 mill. kr., der er bevilget af Stortinget. Foruden skibe til flåden skal værftet bygge skibe til private rederier, og man agter at koncentrere sig om lankskibe. I planerne indgår også forslag om at bygge en fabrik for skibsmotorer.

FRA SØRETTENE

Skødesløs navigering

Skibsfører *Marquard Hansen* er ved sø- og handelsretten blevet idømt 150 kr. i bøde for skødesløs navigering. Den 3. september 1946 forårsagede han således som fører af s.s. *Trio* af København, at damperen på rejse fra Hallstavik til Ålborg grundstødte ved Stavstens Udde på Sveriges sydkyst. Kaptajn Hansen havde forvekslet Skåreläge fyr med Falsterbokanalens fyr nr. 1, hvis fyrkarakter var blevet ændret. Kaptajnen havde ikke sørget for at holde sig underrettet herom. På en senere rejse, fra Drammen til Horsens, havde kaptajnen nord for Samsø undladt at følge de i »Efterretninger for søfarende« påbudte sejlrønder, hvorved han udsatte skib og besætning for den alvorligste fare. Kaptajn Hansen skal desuden betale 75 kr. i sagsomkostninger.

PERSONALIA

75 år

Tidligere fører i DFDS, kaptajn *L. A. Gyhrs*, fylder den 16. august 75 år. Kaptajn Gyhrs, der sidst var fører af s.s. *Virginia*, pensioneredes 1937.

Ny værftsdirektør

Bestyrelsen for A/S H. C. Christensens Staalskibsværft af 1949, Marstal, har som værftets administrerende direktør fra 1. oktober ansat ingeniør *Martin Tromsen*, Svendborg Skibsværft.

Positionsliste pr. 9. august 1949

Dania

Cyrl ank. London 5.8., forv. afg. til Kbhvn. 11.8. — *Danholm* afg. Aden 7.8. til Bombay. — *Danklint* ank. Kbhvn. 10.8., derefter Stettin, England. — *Danvig* ank. New York 4.8. — *Tovelil* ank. Zonguldak 30.7.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 5.8. til La Guaira. — *Brattingborg* afg. New York 30.7. til Telaviv. — *Dansborg* ank. Adelaide 8.8. — *Ellensborg* ank. Port Talbot 6.8. — *Frederiksborg* ank. Philadelphia 6.8., derefter til Canada. — *Lilleborg* ank. Blyth 7.8., derefter til Næstved. — *Nordborg* ank. Methil 6.8., derefter til København. — *Skodsborg* afg. Santa Pola 20.7. til Grønland. — *Taarnborg* ank. Garston 27.7., derefter til Gdynia. — *Uranienborg* afg. Norfolk 31.7. — *Ørneborg* ank. Philadelphia 1.8.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Gdansk 7.8. — *Bornholm* afg. Dakar 4.8. til Durban. — *Bretagne* ank. Bissao 5.8. — *Grønland* afg. Luleå 9.8. til Bremen. — *Halland* rep. Helsingør. — *Iran* afg. Suez 8.8. til Abadan. — *Normandiet* ank. Gdynia 4.8. — *Skaane* afg. Mazane 8.8. — *Slesvig* afg. Aden 26.7., forv. ank. Yokohama 19.8.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Sunderland 7.8. — *Wm. Th. Malting* ank. Kbhvn. 10.8. — *I. P. Suhr* afg. Uleaborg 6.8. —

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Nakskov 13.8. — *Concordia* forv. ank. Århus 15.8. — *Dania* forv. afg. Aalborg 11.8. til Polen/Lübeck. — *Hafnia* forv. ank. Odense 15.8. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 11.8.

D. D. P. A.

Christian Holm i dok i Kiel. — *Esso København* afg. Aruba 3.8., forv. ank. Nyborg 21.8. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 8.8., forv. ank. Nyborg 26.8. — *Scandia* afg. Curacao 31.7., forv. ank. Kbhvn. 20.8., derefter Kalundborg og Nyborg.

D. F. D. S.

Alabama forv. ank. Huelva 9.8. for lastning til Antwerpen. — *Argentina* ank. New York 7.8., derfra til Brownsville/New Orleans/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Arizona* ank. Horsens 6.8., derfra forv. 10.8. til Kbhvn. — *Arkansas* ank. Antwerpen 9.8., derfra forv. 11.8. til Dunkirk, Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Bergenhus* ank. Aalborg 8.8., derfra 13.8. til Leith. — *Bolivia* forv. ank. New York 9.8., afg. forv. 10.8. til Oslo/Kbhvn. evt. Gdynia/Kalmar. — *Brasilien* ank. Savona 25.7. — *California* ank. Dunkirk 4.8., derfra forv. 11.8. til Kbhvn. for dokning. — *Colombia* ank. Nørresundby 7.8., derfra til Aalborg/Trelleborg/Kbhvn., afg. Kbhvn. forv. 16.8. til New York/Gulften/New York. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 9.8. til Reykjavik/Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* ank. Kbhvn. 1.8., afg. ca. 12.8. til Århus, derfra ca. 15.8. til London. — *Florida* ank. Iviza (Baleariske Øer) 8.8., derfra ca. 14.8. til Lysekil og Danmark. — *Frigga* ank. London 9.8. — *Garonne* ank. Aalborg 6.8., derfra ca. 9.8. til Thisted, derefter i dok i Århus. — *Georgia* afg. Barrow in Furness forv. 9.8. via Barry for bunkers til Setubal for lastning til Gdynia eller Gdansk. — *Halfdan* ank. Dunkirk 8.8., derfra ca. 11.8. til Havre, Oporto, Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 8.8., fra Kbhvn. ca. 17.8. til Rotterdam/Antwerpen-Danmark. — *Hebe* ank. Newcastle 9.8., derfra forv. 11.8. til Kbhvn. — *Hindholm* ank. Liverpool 8.8., derfra ca. 10.8. til Kbhvn., Randers, Gdynia. — *Hjortholm* ank. Vassiliko Bay 8.8. for at laste til Rouen. — *Hroar* ank. Hull 9.8. — *Ivar* ank. Antwerpen 1.8., afg. ca. 12.8. til Esbjerg/Randers/Odense/Kolding/Aabenraa/Kbhvn. — *Katholm* afg. Manchester 6.8. til Kbhvn./Horsens/Aalborg. — *Kentucky* afg. Gibraltar 30.7. til Limassol, Beirut, Port Said og Alexandria, ventes Limassol 9.8. — *Knud* ank. Kbhvn. 2.8., afg. ca. 11.8. til Antwerpen-Danmark. — *Lemnos* ank. Palermo 9.8., derfra forv. 9.8. til Neapel, Livorno, Genoa og Marseilles. — *Louisiana* ank. Aalborg 2.8., derfra til Nørresundby/Holbæk, derefter i dok i Kbhvn. — *Maine* ank. Aalborg 7.8., derefter i dok. — *Margrethe* ank. Nakskov 8.8., derfra forv. 11.8. til Århus, fra Århus forv. 13.8. til London. — *Marocco* ank. London 9.8. — *Melos* ank. Antwerpen 9.8., derefter forv. 11.8. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Italien og Marseille. — *Nevada* afg. Madeira 5.8. via Lissabon til Kbhvn., ventes ank. Lissabon 9.8. og Kbh. ca. 18.8. — *Oregon* ank. Esbjerg 5.8. — *Rhodos* ank. Kbh. 9.8., herfra ca. 11.8. til Aalborg/Nørresundby, derefter i dok. — *Rota* ank. Kbhvn. 7.8., herfra forv. 11.8. til Horsens/Newcastle. — *Samos* ank. Beirut 8.8., derfra forv.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 31200 (10 lines)
Vinkco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

9./10.8. til Famagusta, Limassol og Alexandria. — *Skjold* ank. Lissabon 8.8., derfra ca. 10.8. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Århus 8.8. til London/Kbhvn. — *Taarnholm* ank. London 8.8., derfra ca. 10.8. til Manchester-Kbhvn./Odense/Århus. — *Texas* ank. Tarragona 9.8., derfra forv. 9.8. til Valencia, Malaga, Cadiz, Huelva, Danmark. — *Thyra* afg. Esbjerg 6.8. til London/Esbjerg. — *Tomsk* ank. Antwerpen 8.8., derfra ca. 9.8. til Århus/Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 20.8. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Tula* ank. London 8.8., derfra ca. 10.8. til Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 8.8., herfra forv. 10.8. til Århus, fra Århus forv. 11.8. til Aalborg, derfra forv. 13.8. til London. — *Uffe* ank. Århus 8.8., derfra ca. 10.8. til Horsens, derefter Newport, Swansea, Liverpool-Danmark. — *Uruguay* afg. Corpus Christi 7.8. til New Orleans/Mobile/Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Venezuela* ank. Kbhvn. 6.8., herfra forv. 16.8. til Halmstad/Odense.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 10.8. — *Hans P. Carl* ank. Alexandria 4.8. — *Martin Carl* rep. Karachi. — *Poul Carl* ank. Vanicoro 6.8.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Dunkirk 9.8. til Murmansk/Sverige. — *Jens Toft* ank. Barry 8.8. — *Karen Toft* afg. Gdynia 10.8. til Nordfrankrig. — *Maria Toft* afg. Kbhvn. 10.8. til Luleå/England.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Genoa 4.8. — *Anna Dan* afg. Wismar 9.8. til Delfzijl. — *Argentinean Reefer* anløb Las Palmas 7.8. for bunkers på vej til Rio de Janeiro. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Piræus 12.8., derefter Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ank. Callao 4.8., sydg. — *Gladys Dan* afg. Jacksonville 4.8. til Norfolk. — *Hedda Dan* afg. Stettin 7.8. til Brake. — *Indian Reefer* afg. Puerto Cabello 8.8. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* forv. afg. Århus 10.8. til Toppila, derefter Rochester. — *Jutta Dan* afg. Mäntyluoto 2.8. til Cardiff og Bristol. — *Katja Dan* ank. Themsens 4.8., derefter Kbhvn. — *Kamma Dan* pass. Panama Kanalen 31.7., sydg. — *Laila Dan* pass. Panama Kanalen 9.8., nordg. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 8.8. på vej til Gdansk, derefter Lissabon. — *Lilian Dan* ank. Helsingfors 8.8., derefter Toppila/Næstved. — *Linda Dan* afg. Valencia 7.8. til Liverpool. — *Leena Dan* forv. afg. New York 12.8. til Chile. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 6.8. på vej til Bristol og Cardiff. — *Maria Dan* afg. Kbhvn. 6.8. til Grønland. — *Marna Dan* afg. Talcahuano 1.8., nordg. — *Ninna Dan* forv. ank. Themsens 9.8., derefter Rudkøbing. — *Paula Dan* pass. Panama Kanalen 9.8., sydg. — *Randa Dan* pass. Kap Vincent 8.8. på vej til Köping via Kbhvn. for bunkers. — *Selma Dan* afg. Rotterdam 9.8. til Kotka. — *Stina Dan* ank. Rochester 8.8., derefter Gdansk/Lissabon. — *Ulla Dan* ank. Ellesmere Port 9.8., derefter Kotka.

Mototramp

Stensby ank. Bunbury 21.7., derefter Christmas Island. — *Tureby* pass. Singapore 8.8., forv. ank. Moji, Japan

18.8. — *Vedby* pass. Sagawin Str. 7.8., forv. ank. Nauru 16.8.

Myren

Asbjørn afg. Leixoes 2.8. til U.S.A. — *Astrid* afg. Trondhejm 10.8. til Herrenwiik. — *Birte* forv. pass. Kielerkanalen 11.8. p. v. t. Calais. — *Chr. Sass* ank. Dunkirk 9.8. — *Clara* forv. afg. Ardrossan 12.8. til Hull. — *Stal* ank. Luleå 10.8.

Norden

Norden afg. Cape Town 22.7. til Galveston. — *Nordfarer* ank. Hamborg 10.8. — *Nordkap* ank. Conacry 8.8. — *Nordkyn* afg. Brisbane 9.8. til Cairns. — *Nordpol* forv. afg. Glasgow 11.8. til Hamborg. — *Nordvest* ank. Yokohama 8.8.

Orient

Astoria ank. Nauru 1.8. — *Westralia* afg. New York 30.7. til Port Arthur.

Pacific

London ank. La Guaira 5.8., derefter Puerto Cabello. — *Paris* rep. Flensborg.

Progress

Absalon ank. Calais 7.8. — *Elisabeth Nielsen* afg. 27.7. fra Gdynia. — *Ellen Nielsen* afg. fra Vassiliko (Cypern) 6.8. — *Fylla* ank. 7.8. til Gr. Yarmouth. — *Henry Tegner* ank. Råfsö 4.8. — *Hugo Nielsen* ank. Venedig 6.8. — *Karen* rep. i Svendborg. — *Margrete* ank. 24.7. til Færingehavn (Grønland). — *Marz* ank. 8.8. til Blyth. — *Marianne* ank. 7.8. til Caen. — *Polly* ank. anl. 12.8. til Reykjavik. — *Rigmor* ank. Gdynia 7.8. — *Sophie* ank. 8.8. til Hamina. — *Thyra* afg. 8.8. fra Kalix.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.8. til Yawata. — *Olga S.* afg. Valparaiso 6.8. til Tocopilla. — *Gerd* afg. Trinidad 7.8. til Cabello. — *Tekla* forv. ank. Alexandria 10.8., derefter Tripoli. — *Agnete* forv. ank. Bahia 10.8., derefter Jacksonville. — *Kirsten* ank. Buenos Aires 9.8., derefter Montevideo. — *Gertrud* afg. Callao 4.8. til Buenos Aires. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. ank. Philadelphia 10.8., derefter Baltimore — *Thyra S.* afg. Faro 4.8. til New York. — *Gyda* ank. Zonguldak 4.8. — *Anne* afg. Köping 8.8. til Calais. — *Hilde* afg. Masnedo 9.8. til Nyköping. — *Aslaug* forv. afg. Methil 10.8. til Kbhvn. — *Gudrun* forv. ank. Sølvesborg 10.8., derefter Oskarshamn. — *Alice* afg. Immingham 9.8. til Horsens. — *Gunhild* ank. Wismar 8.8., derefter Bergkvara.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Cardiff 10.8. til Archangelsk. — *Otto Petersen* ank. Archangelsk 10.8. — *P. N. Damm* afg. Belfast 9.8. til Århus. — *Svend Pii* rep. Frederikshavn.

Ø. K.

Annam pass. Gibraltar 3.8. til Port Said og Aden. — *Asia* afg. Gdynia 8.8. til Nakskov. — *Bintang* afg. Yokohama 6.8. til Hongkong og Manila. — *Blankvann* ank. Singapore 29.7., derefter Port Swettenham og Penang. — *Danholm* afg. Aden 7.8. til Karachi og Bedibunder. — *Erria* ank. Kbhvn. 12.2. rep. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 7.8. til New York. — *Fernmoor* ank. Leghorn 3.8., derefter Alexandria og Port Said. — *Fionia* afg. Port Said 6.8. til Trieste og Genoa. — *India* afg. Vancouver 6.8. til Portland. — *Java* ank. Adelaide 5.8., derefter Fremantle og Malayan ports. — *Jutlandia* afg. New York 27.7. til Baltimore og New York. — *Kambodia* ank. Kbh. 13.7. rep. — *Kina* afg. Frederiksstad 6.8. til Oslo og Rotterdam. — *Korea* afg. Aden 5.8. til Port Said og Antwerpen. — *Lalandia* ank. Nakskov 12.3. rep. — *Malacca* ank. Colombo 7.8., derefter Aden og Port Said. — *Malaya* ank. Hongkong 6.8., derefter Kobe og Yokohama. — *Manchuria* afg. Suez 4.8. til Aden og Colombo. — *Meonia* ank. Nakskov 10.7. rep. — *Mongolia* afg. Hongkong 6.8. til Kobe og Nagoya. — *Morelia* pass. Dover 7.8. til Marseilles og Leghorn. — *Nikobar* pass. Farallon Pajaros 2.8. til San Francisco. — *Nordfarer* afg. Rotterdam 8.8. til Hamburg og Gothenburg. — *Selandia* ank. Antwerp 8.8., derefter Rotterdam og Southampton. — *Serampore* afg. Antwerpen 6.8. til Rotterdam. — *St. Croix* afg. Rangoon 6.8. til Calcutta og Chittagong. — *St. Jan* ank. Bombay 31.7., derefter Karachi og Colombo. — *St. Thomas* pass. Ushant 8.8. til Boulogne og Rotterdam. — *Tahsis* afg. Vancouver 6.8. til Astoria og Honolulu. — *Tantara* afg. Wanishi 2.8. til Hongkong og Philippines. — *Tranquebar* ank. Bangkok 28.7., derefter Singapore og Port Swettenham.

DANSK SØFARTS TIDENDE

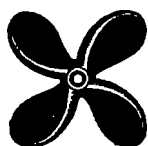
Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE. Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, Ulf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

Kølyskomfuer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

AARHUS**STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedamppturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 4. August 1949.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

Med dette nummer følger:

Maanedsoversigt Nr. 8.

I. Østersøen.

1360. Sverige S.-kyst. Ystad anduvning. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 8.—27. August 1949, alle hvordage Kl. 0800—1700.

Position. Revnabben: c. 55° 25',4 N. 13° 50',2 E.

Detaller. Skydeøvelser fra luftfartøj foretages i ovennævnte tidsrum E. og S. for Ystad.

Farcområdet begrænses af en linie gennem følgende punkter: Revnabben—punktet 5,4 sm 220° fra Revnabben—punktet 5,9 sm 210° fra Käsehuvud—Käsehuvud—Kabusa—Revnabben.

(U. f. s. Nr. 30/1688. Stockholm 1949.)

1361. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/925 1949 udgår.

Position. c. 60° 54' N. 17° 56' E.

(U. f. s. Nr. 30/1739. Stockholm 1949.)

1362. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/925 1949.

Position c. 61° 04' N. 18° 41' E.

(U. f. s. Nr. 30/1687. Stockholm 1949.)

1363. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Sörgadden, Gerdasgrund og Vegagrundet lystønder genudlagt.

Positioner. Sörgadden lystønde: c. 63° 33' N. 20° 51' E.

Gerdasgrund — : c. 63° 31' N. 20° 45' E.

Vegagrundet — : c. 63° 32' N. 20° 27' E.

(U. f. s. Nr. 30/1738. Stockholm 1949.)

1364. Sverige. Bottniske Bugt. Byske E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 2.—13. August, 29. August—10. September og 26. September—8. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Position. Storgrundsudden ved Tåme (skydepladsen): c. 64° 59' N. 21° 22' E.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser i E.-lig retning fra skydepladsen ved Tåme inden for en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset mod N. og S. af linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 59° og 194°. Sektoren strækker sig 7 sm ud fra skydepladsen den 2.—13. august og 4,6 sm ud fra skydepladsen den 29. August—10. September samt den 26. September—8. Oktober.

(U. f. s. Nr. 30/1737. Stockholm 1949.)

1365. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1015 1949 udgår.

Position. c. 60° 26' N. 19° 13' E.

(Lotskontoret, Marichamn, 27. Juli 1949.)

1366. Finland. Bottniske Bugt. Åland. Sälskär fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/974 1949 udgår.

Position. c. 60° 24',7 N. 19° 35',8 E.

Detaller. Sälskär fyr er forandret og viser nu hvidt gruppe-blink, 4 blink (3 + 1) hver 30^s, blink 0,27^s, mørke 3,48^s, blink 0,27^s, mørke 3,48^s, blink 0,27^s, mørke 10,98^s, blink 0,27^s, mørke 10,98^s. I øvrigt er fyret uforandret.

(U. f. s. Nr. 20/497. Helsingfors 1949
og Lotskontoret, Marichamn, 25. Juli 1949.)

1367. Finland. Finske Bugt. Kalhådagrund fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1014 1949 udgår.

Position. c. 59° 57',9 N. 25° 36',3 E.

(U. f. s. Nr. 20/494. Helsingfors 1949.)

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

1368. (P). Danmark. Sundet. Kapsejladsmærker udlægges.

Tidspunkt. 18.—21. August 1949.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I anledning af kapsejladsvil i ovennævnte tidsrum følgende sømærker være udlagt i Sundet:

- a) En sort spirtønde med 1 sort ballon på hver af pladserne:
55° 48' (57") N. 12° 36' (51") E.
55° 47' (18") N. 12° 42' (48") E.
- b) En sort spidstønde med 2 sorte balloner på hver af pladserne:
55° 48' (30") N. 12° 39' (42") E.
55° 45' (41") N. 12° 42' (42") E.
- c) En sort spidstønde med 1 sort flag på:
55° 44' (32") N. 12° 46' (12") E.

(Fyrdirektoratet, 2. August 1949.)

1369. (T). Sverige. Sundet. Følsterbokanalen lukkes midlertidigt.

Tidspunkt. 8. August 1949 Kl. 0800—1800.

Position. c. 55° 24',2 N. 12° 56',5 E.

Detaller. På grund af reparationsarbejder lukkes Følsterbokanalen for almindelig trafik i ovennævnte tidsrum.

(U. f. s. Nr. 30/1741. Stockholm 1949.)

1370. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Pandebjerg. Midlertidig farvandsafspærring.

Tidspunkt. Den 15. August 1949 eller snarest derefter.

Positioner. a) 54° 48' (12") N. 11° 48' (26") E.

b) 54° 47' (58") N. 11° 48' (06") E.

Detaller. På grund af udlægning af et stærkstrømskabel over Guldborg Sund mellem ovennævnte to positioner ved Pandebjerg vil Guldborg Sund den 15. August 1949 på nævnte sted være spærret for gennemsejling i c. 6 timer. Der vil være advarselsskibe på stedet, og nøjagtige tidspunkter for spærringen vil blive meddelt de stedlige lodser samt Guldborgbroen og havnefogeden i Nykøbing F.

I tilfælde af så dårligt vejr, at kabeludlægningen må udsættes, vil arbejdet blive udført en af de nærmest følgende dage.

(Falsters Højspændingsværk, 28. Juli 1949.)

1371. Danmark. Store-Bælt. Onsevig. Havnefyrtænder.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1112 1949 udgår.

Position. Onsevig: c. 54° 56',8 N. 11° 06',7 E.

Detaller. Samtlige 3 Onsevig havnefyrtænder er efter endt reparation atter tændt.

(Onsevig, 29. Juli 1949.)

1372. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørby. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1227 1949.

Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.

Detaller. Ved kontrolmålingen den 29. Juli 1949 af sejllobet i Klørby fandtes dybden i lobet at være aftaget til 2,1 m.

(Fyrdirektoratet, 1. August 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1373. Danmark. Isefjord. Gravet rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1231 1949.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 26. juli 1949 fandtes dybden ikke at være under 7,2 m.

(Hundested lodseri, 26. Juli 1949.)

1374. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige del. Juelsminde havn. Havnefyrtænder indtil videre.

Position. c. 55° 42',9 N. 10° 01',2 E.

Detaller. På grund af reparation af Juelsminde havns E.-mole er Juelsminde Havns fyrtænder indtil videre slukket.

(Fyrdirektoratet, 2. August 1949.)

1375. Danmark. Kattegat. Samsø N. Oplysning om vragsplads.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/2043 1948.

Rettel position. 56° 00' (51") N. 10° 38' (32") E.

Detaller. Vraget af m/gl. *Fanny* ligger sunket i c. 15½ m vand på ovennævnte plads.

Kort Nr. 112, 103, 102 og 100.

(Fyrdirektoratet, 29. Juli 1949.)

1376. Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Hastens grund. Somærker genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/922 1949.

Positioner. Hastens grund lystønde: 56° 14' (29") N. 11° 11' (30") E.

Hastens Grund hvide tre-koste: 56° 14' (23") N. 11° 11' (42") E.

Detaller. Hastens Grund hvidmalede lystønde, der viser rødt et-blink hver 6^s, og Hastens Grund hvidmalede stumpønde med 3 nedadvendte koste er udlagt på ovennævnte pladser.

Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180.

(Marineministeriet, 1. August 1949.)

1377. Sverige. Kattegat. Arild E. Stensnäs. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 1.—6. samt 8. August 1949, hver dag Kl. 0930—1130 samt 1330—1530.

Position. Stensnäs: c. 56° 16' N. 12° 36' E., c. 0,4 sm E. for Arild.

Detaller. Skydeøvelser foretages i ovennævnte tid fra Stensnäs. Fareområdet er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset mod NW. og NE. af linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 326° og 46°. Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra skydepladsen.

(U. f. s. Nr. 30/1695. Stockholm 1949.)

1378. Danmark. Limfjorden. Aalborg W. Egholm S. Vrag afmærket.

Position. 57° 03' 29" N. 9° 52' 19" E.

Detaller. Vraget af en på ovennævnte plads i 6—7 m vand sunket flyvemaskine, over hvilket mindste dybde er 3,9 m, er afmærket med en vragvager med 1 grønt flag, udlagt tæt S. t. W. for vraget.

Kort Nr. 106 og 104.

(Marineministeriet, 27. Juli 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1379. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand.

Tidspunkt. 8., 9. og 10. August 1949, hver dag Kl. 0900—1700.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.

Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 7,6 sm fra denne. Sikkerhedshøjde: 7000 m.

(Marinestationen, Esbjerg, 27. Juli 1949.)

1380. Belgien. Nordsøen. N. F. Rute. Lystønde ombyttes med lys- og fløjtetønde.

Position. 51° 22' 20" N. 3° 05' 53" E.

Detaller. N.F. 11 lystønde på ovennævnte plads ombyttes med en rød og hvid, lodret stribet lys- og fløjtetønde, der viser hvidt et-blink hver 5^s.

(A. a. N. Nr. 299. Bruxelles 1949.)

1381. Belgien. Nordsøen. Middelkerkebank. Lystønde ombyttes med lys- og fløjtetønde.

Position. 51° 18' 00" N. 2° 43' 05" E.

Detaller. Lystønden på ovennævnte plads ombyttes med en rødmalet lys- og fløjtetønde, mærket (med hvidt) *Middelkerkebank*, visende rødt to-blink hver 10^s. og forsynet med en rød cylinder som topbetegnelse.

(A. a. N. Nr. 299. Bruxelles 1949.)

1382. England E.-kyst. Themsen indsejling. Vraglystønde flyttet.

Ny position. 51° 27' 42" N. 1° 27' 08" E.

Detaller. Blanche vraglystønde er flyttet c. 0,17 sm mod SE. til ovennævnte nye position.

(N. t. M. Nr. 1519. London 1949.)

1383. England E.-kyst. Themsen indløb. Mouse W. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1237 1949.

Position. c. 51° 31' 50" N. 1° 02' 35" E.

Detaller. En grønmalet stumpetønde er udlagt 0,05 sm 323° fra det på ovennævnte plads sunkne vrag, over hvilket mindste dybde er 3,4 m.

(N. t. M. Nr. 1586. London 1949.)

1384. England E.-kyst. Themsen indløb. East Swin. Vragtønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/672 1949, pkt. c.

Position. c. 51° 39' 40" N. 1° 08' 50" E.

Detaller. Den grønmaledede stumptonde c. 0,1 sm NW. for vraget på ovennævnte plads, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1584. London 1949.)

1385. England E.-kyst. Themsen indløb. Gunfleet. Vrag.

Position. 51° 44' 06" N. 1° 15' 42" E.

Detaller. Et vrag, af hvilket masten rager op over vandet, findes på ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 1585. London 1949.)

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

1386. Frankrig N.-kyst. Cherbourg. Kabeltønder inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/995 1949 udgår.

Positioner. a) 50° 35' N. 1° 06' W.

b) 49° 40' N. 1° 40' W., W.-enden af W.-lige bølgebryder ved Cherbourg.

Detaller. De røde og gule, lodret stribede kabeltønder, der var udlagt mellem ovennævnte to pladser, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1559. London 1949.)

1387. Frankrig N.-kyst. St. Malo. Grund.

Position. Mole des Noires fyr: c. 48° 38' 35" N. 2° 01' 55" W.

Detaller. En grund med 2,7 m dybde er fundet 0,25 sm 241° fra ovennævnte fyr.

(N. t. M. Nr. 1564. London 1949.)

1388. England S.-kyst. Dover Stræde. Fyrskib udlægges.

Position. Folkestone fyr: c. 51° 04' 35" N. 1° 11' 45" E.

Detaller. Uden yderligere meddelelse udlægges c. 10. August 1949 på pladsen 8,8 sm 159° fra Folkestone fyr et nyt fyrskib, *Varne* fyrskib, der er rødmalet og forsynet med fyrtårn midtskibs. Fyrskibet vil vise rødt et-blink hver 20^s. Flammens højde: 11,6 m. Synsvidde: 11 sm. Tågesignal: Diafon, en-tone hver 30^s.

(N. t. M. Nr. 1540. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1389. England E.- og SE.-kyst. Oplysninger om sildefiskere.

Detaller. Større samlinger af sildefiskerfartøjer, hvis net kan strække sig 1½—2 sm fra fartøjerne, vil kunne mødes, som følger:

- a) Indtil den 3. uge i September i indtil en afstand af 40 sm fra kysterne af Northumberland og Durham.
- b) Indtil slutningen af September imellem the Tees og Flamborough Head og indtil en afstand af 25 sm fra land.
- c) Indtil slutningen af September på Humber Ground og Silver Pit.
- d) Fra begyndelsen af Oktober til den første uge i December i et område mellem følgende punkter:
 1. 53° 30' N. 1° 40' E.
 2. 53° 30' N. 3° 00' E.
 3. 51° 50' N. 2° 00' E.
 4. 51° 50' N. 3° 00' E.

Det henstilles i særdeleshed til skibe, der nærmer sig dette område fra NE., om at holde godt udkig efter sildefiskere.

- e) I December i nærheden af North Hinder, Sandettié og Kap Grisnez.
- f) I Januar i nærheden af Kap Grisnez og Beachy Head.

(N. t. M. Nr. 1569. London 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

- N Admiralty Tide and Tidal Stream Tables, Atlantic and Indian Oceans, 1950.
N List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals — Vol. 5, Mediterranean, Black and Red Sea.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1390. (P). Danmark. Store-Bælt. Spodsbjerg—Nakskov. Rute 28 a. Sømærker ombyttes.

Positioner. Pkt. 2: c. 54° 55',5 N. 10° 51',3 E.
— 4: c. 54° 54',2 N. 10° 53',3 E.
— 5: c. 54° 53',0 N. 10° 54',9 E.

Detaller. De røde spidstønder med stage i punkterne 2, 4 og 5 i rute 28 a vil i sidste halvdel af August måned 1949 blive ombyttet med røde spirtønder (uden lys), mærket henholdsvis 2, 4 og 5.

(Marineministeriet, 30. Juli 1949.)

Tillæg.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

1391. Danmark. Kattegat. Gerrild fyr NE. t. E. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/737 og 28/1215 1949.

Rettet position. 56° 43' (03") N. 11° 02' (03") E.

Detaller. Mindste dybde over vraget af dampskibet *Erich Ohlrogge*, der efter Decca-observationer er sunket paa ovennævnte plads, og som stadig er under nedsprængning, er nu 9,2 m.

Kort Nr. 102 og 100.

(Fyrdirektoratet, 1. August 1949.)

Månedsoversigt Nr 8.

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

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København 4. August 1949.

- | | |
|------------------------------|--|
| 1949 | Danmark. |
| 28/1215
8/447 | Fortegnelse over vrug og skibsfartshindringer 1939—1949 i <i>danske</i> og nærliggende farvande. Regler for ombytning af afmærkningen ved <i>danske</i> minestrøgne ruter med vintersømærker under eventuelle isforhold. |
| 21/922
29/1268
32/1376 | } Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i <i>danske</i> farvande. |
| 1949 | I. Østersøen. |
| 1/3
25/1092 | } Østersøen E. for <i>Trelleborg-Wismar</i> . Oplysning om minefrie og minefarlige områder. |
| 1/7 | <i>Danmark. Gedser</i> anduvning. <i>Rødsand Rende</i> . Oprensningsarbejder. Oplysning om afmærkning. |
| 1/10
22/988
27/1180 | } <i>Danmark. Bornholm. Ronne</i> . Havnoarbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt Advarsol. |
| 6/354 | <i>Danmark. Bornholm E.-kyst. Nekse</i> havn. Reparationsarbejder. Midlertidig lukning af havnebassin. |
| 1/12
19/843 | } Østersøen. <i>Christiansø E.</i> Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning. |
| 1/13 | <i>Sverige. Østersøen</i> . Advarsel mod ankring og fiskeri. |
| 32/1360 | <i>Sverige. Ystad</i> anduvning. Skydeøvelser. |
| 30/1277 | <i>Sverige. Kivik N.</i> Skydeøvelser. |
| 1/14 | <i>Sverige. Karlshamn</i> indsejling. <i>Karlshamn</i> afmagnetiseringsstation. Forbudt område. Sejladsforskrift. |
| 1/15 | <i>Sverige. Utlången—Falsterborev.</i> Farvandet ud for <i>Karlskrona</i> . Ankringsforbud. |
| 22/970 | <i>Sverige. Öland S.</i> Bundfast fyr på <i>Ölands södra grund</i> under opførelse. |
| 20/888 | <i>Sverige. Kalmarsund. Mönsterås.</i> Uddybningsarbejder. |
| 1/16 | <i>Sverige. Gotland. Fårösund S.</i> -lige indsejling. <i>Slite</i> indsejling. Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/18 | <i>Sverige. Stockholms Skærgård.</i> Forbudt område. |
| 1/19 | <i>Sverige. Stockholms Skærgård.</i> Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/20 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Gävle.</i> Mineområde. Ankringsforbud. |
| 1/21 | <i>Sverige. Bottniske Bugt.</i> Farvandet ud for <i>Sundsvall</i> og <i>Härnösand</i> . Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/22 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn</i> indsejling. Mineområde. Ankringsforbud. |
| 1/23 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.</i> -lige indløb. <i>Tjuvholmsundet</i> . Ankringsforbud. |
| 25/1098 | <i>Finland.</i> Oplysning om minefrie og minefarlige områder ved <i>Finlands</i> kyster. |
| 1/24 | <i>Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märket</i> fyr. Sejlansvisning. |
| 25/1101 | <i>Finland. Finske Bugt. Porkala Omraadet S.</i> Oplysning om afmærkning. |
| 1/26 | <i>U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos.</i> Forbudt områdes grænser forandret. |

1949

- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt.* Ankringsforbud.
 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt område.
 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Seskær S.* Ankringsforbud.
 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE.* Ankringsforbud.
 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt.* Forbud mod ankring og fiskeri.
 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn.* Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
 1/33 U.S.S.R. *Letland. Libau* anduvning. Forbudt område.
 9/489 Polen. *Gdynia Rød. Frigivet område.* Ankringsforbud.
 1/34 Polen. *Gdynia Havn.* Forbud mod sejlads.
 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn.* Sejlansvisning.
 29/1274 Polen. *Kolberg W. Øvelsesområde.* Advarsel.
 1/37 *Kielerkanalen. Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.*
 (Se endvidere sidste afsnit).

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

1949

- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn.* Oplysning om midlertidige havnefyrr.
 16/783 }
 32/1368 Danmark. *Sundet. Kapsejladsmærker* udlægges.
 24/1066 Danmark. *Sundet. Skovshoved ENE.* Kapsejladsmærke udlagt.
 24/1067 Danmark. *Sundet. Skovshoved havn SE. t. E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 2/72 Danmark. *Sundet. Grænser for losseplads* forandret.
 31/1352 Danmark. *Sundet. Middelgrund NW.* Sømærke inddrages.
 2/73 Danmark. *Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
 18/813 Danmark. *Sundet. Københavns havn. 10 meter Bassinet.* Spidstønder inddrages. Baaker opføres.
 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn.* Svajepæl ikke på plads.
 24/1090. Danmark. *Sundet. Københavns havn. Langebro S.* Havnearbejder.
 26/1152 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Sydhavnen.* Oplysning om honlagt skibsskrog.
 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort fyr* midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
 2/76 Danmark. *Sundet. København. Provostenshavn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Aflandshage.* Skydeøvelser.
 29/1253 Sverige. *Sundet. Svinbådan fyrskib* midlertidigt ombyttet med reservofyrskib.
 30/1290 Sverige. *Sundet. Malmö redd fyrskib* midlertidigt ombyttet med reservofyrskib.
 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmö havn. Lys- og klokketønde og lystønde* midlertidigt inddraget.
 6/368 Sverige. *Sundet. Malmö frihavn. Bjærgningsarbejder.* Sejladsbestemmelse.
 32/1369 Sverige. *Sundet. Falsterbokanal* lukkes midlertidigt.
 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede rende.* Mindre sandforskydning. Sømærker flyttet.
 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E.* Kapsejladsmærker udlagt.
 31/1330 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund. Grøvet rende over Tolkebarren.* Oplysning om dybde.
 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand.* Dybde midlertidigt aftaget.
 2/86 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund 7,0 m rende.* Dybde aftaget.
 26/1156 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Stærkstrømsluftledning* etableres. Opførelse af mastofundament. Arbejdsflåde udlagt.
 32/1370 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Gulborg Sund. Pandbjerg.* Midlertidig farvandsafspærring.
 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Gulborg Sund S.-lige del.* Dybde aftaget.
 2/89 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bandholm gravede rende.* Dybde midlertidigt aftaget.
 31/1331 Danmark. *Store-Bælt. Omo havn. Havnearbejder* iværksættes.
 20/902 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Middelgrund. Rudkøbing Løb N.* Lystønder midlertidigt inddraget.
 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige anduvning.* Oplysning om grund. Sejlansvisning.
 32/1372 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om dybde.
 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding. Havnearbejder.* Advarsel.
 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Føns Vig W.* Minefare. Spærret område.
 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/103 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa indsejling.* Undervandshindring rapporteret.
 30/1311 Danmark. *Lille-Bælt. Arnkilsøre.* Skydeøvelser.
 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mommark NE.* lystønde midlertidigt forandret.
 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelling Bugt.* Vragområde afmærket.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

1949

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskib ombyttet med reservefyrskib.
 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionslosseplads i uorden.
 17/793 Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyr midlertidigt ude af virksomhed.
 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
 32/1373 Danmark. Isefjord. Gravede rende over *Lynæs Sand*. Oplysning om dybde.
 2/111 Danmark. Isefjord. *Lynæs* havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 25/1115 Danmark. Isefjord. *Roskilde Fjord*. *Roskilde* havn. Ledofyr oprettes.
 29/1257 Danmark. Isefjord. *Jægerspris*. Skydeøvelser. Advarsel.
 2/114 Danmark. Isefjord. *Vellerup Vig*. *Egholm* bro delvis ødelagt.
 2/115 Danmark. Isefjord. *Holbæk* anduvning. Lystønder forbliver inddraget indtil videre.
 2/116 Danmark. Isefjord. *Holbæk Fjord E*. Sømærke midlertidigt flyttet.
 21/951 Danmark. Isefjord. *Kongsøre*. Skydning med torpedoer. Advarsel.
 28/1246 Danmark. Kattegat. *Kattegat SW*. fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.
 2/121 Danmark. Kattegat. *Odden* kirke W. Minefare.
 2/122 Danmark. Kattegat. *Samsø NE*. *Bosserne*. Hus ødelagt.
 23/1029 Danmark. Kattegat. *Nekselo Bugt*. *Havnso*. Havnearbejder påbegyndt.
 30/1291 Danmark. Kattegat. *Sejoro Bugt*. *Nekselo S*. *Stold*. Skydeøvelser. Advarsel.
 18/842 Danmark. Kattegat. *Odense Fjord*. Oprønsningsarbejder. Afmærkning kan ikke forventes at være i orden.
 32/1374 Danmark. Kattegat. *Juelsminde* havn. Havnefyr slukket indtil videre.
 27/1191 Danmark. Kattegat. *Aarhus Bugt*. Skydeøvelser. Advarsel.
 2/127 Danmark. Kattegat. *Aarhus*. Oplysning om havnearbejder. Sejlansvisning.
 2/128 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. Midtermolen. Bolværksskred. Afmærkning udlagt.
 16/771 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. *Østre Mole NNE*. Dybde formindskes.
 10/541 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. *Bassin IV*. Havnearbejder.
 28/1233 Danmark. Kattegat. *Egens Vig*. *Nappedam* bro midlertidigt uanvendelig.
 2/132 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/133 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Oplysning om dybde.
 6/400 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-sømærke.
 27/1193 Danmark. *Mariager Fjord*. *Hadsund* jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.
 2/136 Danmark. Kattegat. *Aalborg Bugt* fyrskib—*Hals Barre* fyr. Oplysning om lods.
 2/138 Danmark. Kattegat. *Hirsholm NW*. Sømærke forsvundet.
 28/1234 Danmark. Kattegat. *Læsø N*. fyrskib—*Skagens Rev* fyrskib. Spirtønder udlagt for minestrygning.
 2/139 Danmark. Kattegat. *Skagen—Læsø N*. Oplysning om lods.
 3/254 Danmark. Kattegat. *Skagens* havn. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetågesignal.
 2/140 Danmark. Kattegat. *Grenen E*. Oplysning om miner.
 2/144 Sverige. Kattegat. *Skagerrak*. Advarsel mod ankring og fiskeri.
 32/1377 Sverige. Kattegat. *Arild E*. *Stensnäs*. Skydeøvelser.
 28/1236 Sverige. Kattegat. *Göteborg SW*.-lige indsejling. *Sänkberget* lys- og klokketønde midlertidigt inddraget.
 2/145 Sverige. Kattegat. *Göteborg* havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
 2/147 Danmark. *Limfjorden E*.-lige indløb. Løbet over *Hals Barre*. Sandforskydning.
 22/1004 Danmark. *Limfjorden E*.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
 17/795 Danmark. *Limfjorden E*.-lige indløb. Pæle med radarreflektorer forsøgsvis opsat.
 2/146 Danmark. *Limfjorden E*.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
 1/49 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg* havn. Oplysning om flydedokker.
 25/1121 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg* havn. Havnearbejder udføres.
 29/1260 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg*. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlads under visse brofag.
 2/148 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg—Løgster*. *Bejstrup Løb*. Oplysning om dybde.
 2/150 Danmark. *Limfjorden*. *Nibe* indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
 2/151 Danmark. *Limfjorden*. *Aggersundbroen W*. Dybde i W.-side af svajebassin aftaget.
 2/152 Danmark. *Limfjorden*. *Aggersundbroen W*. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/153 Danmark. *Limfjorden*. *Løgster Grunde*. Oplysning om dybde i gravede rende.
 1/59 Danmark. *Skive Fjord*. *Båke* væltet.
 2/157 Danmark. *Limfjorden*. *Mors*. *Ørodde* skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
 2/158 Danmark. *Limfjorden*. *Vilsundbroen*. Passage vanskelig.
 2/159 Danmark. *Limfjorden*. *Vilsund* anlægsbro (lossebroen) beskudiget.
 29/1262 Danmark. *Limfjorden*. *Oddesundbroen*. Strømsignaler oprettes på prøve.
 17/796 Danmark. *Limfjorden*. *Oddesundbroen* gennemsejling. Nyt fyr etableres.
 18/825 Danmark. *Limfjorden*. *Tyborøn*. Oplysning om havnearbejder.
 30/1296 Danmark. *Limfjorden*. *Tyborøn Kanal*. Vandstand. Puller.
 2/165 *Skagerrak*. Losseplads for ammunition.

1949

- 2/168 Danmark. Skagerrak. Spirbakken båke midlertidigt fjernet.
 2/169 Danmark. Skagerrak. Svinkløv båke midlertidigt fjernet.
 2/170 Sverige. Skagerrak. Grebbestad. Midlertidigt radiofyrr.
 25/1123 Sverige. Skagerrak. Kosterøerne W. Grisbådarna lys- og klokke-tønde midlertidigt inddraget.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

1949

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3/212 Grønland W.-kyst. Godthaab anduvning. Koekøerne. Agtorssuit fyrr tændt, men i uorden.
 Advarsel.
 26/1165 Grønland W.-kyst. Sukkertoppen. Midlertidige ledobåkor opført.
 19/867 Norge. Vest-Agder. Lista. Fareområde.
 3/213 Nordsøen. Jylland W.-kyst. Oplysning om minefarligt område (NEMEDRI-område 12).
 3/214 Danmark. Jylland W.-kyst. Mineområde. Forbud mod sejlads.
 29/1266 Danmark. Hvide Sande bådohavn. Tågosirene midlertidigt ude af virksomhed.
 3/216 Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser.
 30/1314 } Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret område. Advarsel.
 32/1379 }
 3/215 Danmark. Horns Rev N. Spærret område.
 31/1349 Danmark. Nordsøen. Horns Rev. Esbjerg ruten. Oplysninger om Vyl fyrrskib.
 3/218 Danmark. Fanø Bugt. Spærrede områder.
 3/219 Danmark. Graadby anduvning. Sømærker udlagt.
 18/827 Danmark. Graadby Barre. Oplysning om uddybningsmaskinens virksomhed.
 24/1077 Danmark. Gravet rende over Graadby Barre. Oplysning om tilsanding.
 3/221 Danmark. Graadby. Gravede rende. Sømærke flyttet.
 3/222 } Danmark. Graadby. Tørre-Bjælke S. Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-
 4/317 } fyr og besejling. Afmærkning midlertidigt forandret.
 3/224 Danmark. Graadby. Fanø. Nordby. Oplysning om havnen.
 3/225 Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om dybde.
 3/227 Danmark. Lister Dyb. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/228 Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.
 3/229 Tyskland. Brunsbüttel. Oplysning om afmagnetisering.
 2/230 Tyskland. Helgoland. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/231 } Nordsøen. Helgoland. Bombardementsøvelser. Advarsel.
 19/868 }
 3/232 Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 25/1126 Tyskland. Nordsøen. Bremen fyrrskib midlertidigt ombyttet med lystønde.
 3/233 Nordsøen S.-lige del. Oplysninger om fyrrskibene S. 2, P. 11 og P. 15.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949

- 25/1141 Færøerne. Myggenæs radiofyrr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1174 Færøerne. Myggenæs fyrr forandres.
 26/1169 Færøerne. Vaago. Sorvaag. Havnearbejde. Advarsel.
 26/1170 Færøerne. Nolsø. Borin fyrr og tågosignal forandres.
 24/1087 Færøerne. Nolsø radiofyrr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1171 Færøerne. Nolsø fyrr og radiofyrr forandres.
 26/1172 Færøerne. Thorshavn. Havnearbejder.
 26/1173 Færøerne. Østerø. Fuglefjord. Havnearbejder. Advarsel.

1949

XI. Bekendtgørelser m. m.

- Danmark.
 4/268 Nødmeldinger fra skibe.
 4/269 Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende miner og andre færrer for sejladsen.
 4/270 Indberetning om observerede fejl ved fyrrbelysning eller søafmærkning i danske farvande.
 4/271 Stednavne rettes i de danske søkort.
 4/272 Bekendtgørelse angående forbud mod sejlads, ankring og fiskeri i visse områder i danske farvande inden for linien Skagen—Kristiansand.
 4/328 } Oplysning om minefarligt område inden for Skagen, W.-for linien Trelleborg—Wismar
 15/748 } (NEMEDRI-område 50).
 21/960 }
 20/917 Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til sejlads i danske farvande.
 4/273 Politibekendtgørelse om forbud mod sejlads på Flensborg Fjord.
 4/274 Bekendtgørelse om sejl-anvisninger for skibe.
 4/275 Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejl-anvisninger for skibe.
 4/276 Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.

- 1949
 4/277 }
 16/776 } Oplysninger om miner i *danske* farvande samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.
 4/278 Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.
 4/279 Indskærpelse af vigepligt overfor minestrygere.
 4/280 Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.
 4/281 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (*navigational warnings*).
 4/282 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (*mine warnings*).
 4/283 Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
 4/284 Udsendelse af radiotelegrammer til *danske* skibe.
 4/285 Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
 4/286 Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske* farvande.
 8/477 Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
 6/392 Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
 9/515 Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
 13/678 Daglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
 20/918 Vragbjærgnings- og vragsprængningskibe. Signalvisning.
- Finland.*
 4/288 Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
 4/289 *Skagerrak. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
 4/290 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængningskibe for nær.
- Sverige.*
 4/291 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
 4/292 *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
 4/293 Sejlads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
 4/294 Sejlanvisninger.
 4/295 Afmagnetiseringsstationer.
- Tyskland.*
 4/296 *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

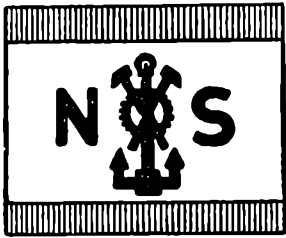
- 6/337 }
 9/516 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI*.
 6/339 } *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrøgne ruter.
 6/340 } *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrøgne ruter i *danske* farvande i tåge.
 20/919 } Oplysning om bredden af de minestrøgne ruter samt minestrøgne områder i tilslutning
 23/1022 } til ruterne.
 27/1190 }
- 6/341 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske* fyrskibe.
 6/342 *Danmark.* Sejlads i *danske* ruter. Advarsel.
 6/343 *Østersøen W.-lige del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
 32/1390 *Danmark. Store-Bælt. Spodsbjerg—Nakskov.* Rute 28 a. Sømærker ombyttes.
 25/1136 *Danmark. Lille-Bælt.* Rute 45 b. Sømærke forsvundet.
 6/344 *Danmark. Østersøen.* Del af rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.
 6/345 *Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt* rute. Bredden delvis forøget.
 6/346 *U. S. S. R. Letland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.
 10/556 *Tyskland. Stralsund E.* ruten. Sejlanvisning.
 6/348 } *Tyskland. Stralsund N. og W.* Sejlanvisning.
 9/519 }
- 28/1242 *Tyskland. Rute 1—Stralsund.* Oplysninger om afmærkning.
 6/351 *England.* Magnetiske miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.
 6/349 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af mellempunkter i skibsruiter. Advarsel.
 6/350 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Oplysninger om ruteafmærkning for vinteren.
 31/1359 *Nordsøen.* Minestrøgne ruter. Sømærkers maling forandres.
 24/1088 *Nordsøen. Humber—Elbe ruten. P. 11* fyrskib ombyttet med reserveyrskib.

Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
på grund af tilsanding og lign.

1949		1949	
2/92	<i>Åsø bro.</i>	2/77	<i>Kastrup skibsbro.</i>
2/164	<i>Agger Tange bro.</i>	1/9	<i>Klintholm.</i>
2/154	<i>Amtoft bro.</i>	1/6	<i>Lundehøje.</i>
2/137	<i>Asaa.</i>	2/149	<i>Løgstør.</i>
2/102	<i>Assens.</i>	2/85	<i>Masnedøværkets Havn.</i>
1/4	<i>Bagenkop.</i>	2/134	<i>Mellerup.</i>
1/11	<i>Bakkerne bådehavn.</i>	2/107	<i>Mommark.</i>
2/98	<i>Ballen bro, Fyn.</i>	2/150	<i>Nibe.</i>
2/97	<i>Birkholm.</i>	2/118	<i>Nykøbing S.</i>
2/88	<i>Bisserup bro.</i>	2/80	<i>Nyord.</i>
2/99	<i>Bjørnø landingsbro.</i>	2/119	<i>Odden.</i>
8/459	<i>Bogense.</i>	2/94	<i>Ristinge bro.</i>
2/124	<i>Bregvær.</i>	28/1244	<i>Rødby Havn.</i>
2/160	<i>Dover Odde anlægsbro.</i>	14/696	<i>Sejersø.</i>
2/66	<i>Espergærde.</i>	2/141	<i>Skagen.</i>
27/1198	<i>Feggesund bro.</i>	2/68	<i>Sletten.</i>
2/130	<i>Grenaa.</i>	2/65	<i>Snekkersten.</i>
2/82	<i>Grønsund (Borgsted) færgebros.</i>	2/156	<i>Sonder-Draaby.</i>
2/135	<i>Hadsund.</i>	2/70	<i>Taarbæk.</i>
2/123	<i>Havnø anlægsmole.</i>	30/1295	<i>Tyborøn.</i>
2/101	<i>Hejlsminde.</i>	3/223	<i>Varde.</i>
2/63	<i>Helsingør.</i>	2/69	<i>Vedbæk.</i>
4/297	<i>Hesø.</i>	2/112	<i>Veddelev bådehavn.</i>
2/167	<i>Hirtshals.</i>	2/106	<i>Vemmingbund bro.</i>
2/126	<i>Hov.</i>	2/142	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/67	<i>Humblebæk.</i>	2/143	<i>Østerby, Læsø.</i>

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

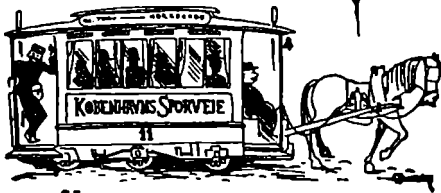
NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA S. - BREDGADE 43 - KØBENHAVN K. - CENTRAL 4850

-en a' de Gamle



eller

HOF



GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langgøllekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølsholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (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 Bøjer, Pølse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornödenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt, Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornödenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Børeevne 18,500 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybdor ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede lob over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på 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 barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtetønder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzers bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 2 mobile benzín-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 8,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 35 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 30 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 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. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R. T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 9,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lodstafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loen. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

FREDERIKSHAVN

Dydden 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. 35 Øre. Reducerede Afgifter for Sølfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods banyttes, 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 Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3800 Tons Børeevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 13 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 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 Skibsmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

FRA UGE TIL UGE

UDSTILLINGEN SKIBET

I dag, fredag den 19. august, åbner Hans Majestæt Kong Frederik udstillingen *Skibet* i overværelse af hele det diplomatiske korps, regeringens medlemmer og en række ledende folk fra dansk administrations- og erhvervsliv, og dermed slæses porten op til en af de mest storslåede udstillinger, der nogensinde har været skabt her i landet, en udstilling, der er sikker på at vinde interesse, ikke alene herhjemme, men også langt udenfor vore grænser, så den dermed kommer til at virke som en strålende talsmand for dansk virke og kunnen indenfor det felt, hvor danskerne siden tidernes morgen har været førende, nemlig på skibsbygningens område.

Tusinder og atter tusinder af danske mænd og kvinder og børn vil utvivlsomt i de kommende uger strømme til Forum for at få et kig ind i skibsbygningens og skibsfartens underfulde verden, men også fra udlandet vil gæsterne mødes i den store udstillingshal. Fremragende engelske skibsbyggere med Admiral of the Fleet, John Cunningham, i spidsen vil således holde årsmøde i København i udstillingstiden, og B. & W. har indbudt virksomhedens licenshavere fra alle dele af verden til et besøg i København. Adskillige af de virksomheder, som arbejder med B. & W.-licens, er verdenskendte, og de sender allesammen fremtrædende medarbejdere til Danmark. Siden 1912 har B. & W. og dets licenshavere forsynet 2011 skibe med dieselmotorer, og over en trediedel af verdens motorskibe har B. & W.-dieselmotorer.

Der ventes omkring et halvt hundrede licenshavere til København, og de kommer fra bl. a. Brasilien, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Norge, Portugal, Spanien, Sverige, Belgien, England og Japan.

Fabrikant J. C. Hempel har ligeledes indbudt sine udenlandske licenshavere og agenter til en fem dages konference i København, hvor de ikke blot skal se på skibsfarve-fabrikation og drøfte nye fremstød for danske farver på udenlandske markeder, men tillige vil få et omfattende indblik i alle grene af dansk skibsbygnings-industri.

Selve udstillingen er opdelt i forskellige afdelinger, der hver søger at belyse et skibs tilblivelses-historie samt de i forbindelse hermed knyttede institutioner og firmaer.

Afdelingen for teori begynder med brevet fra skibsrederen, hvori han forespørger om pris og levering af et skib, udarbejdelsen af et projekt, kontrakttegninger og kontraktafslutning, optegning af skibets skrog fra mål 1:50 til mål 1:16 og derefter i naturlig størrelse på det kæmpestore afslagningsloft. Man følger, hvorledes kontrakttegningen vandrer videre til de forskellige hovedafdelinger og her danner grundlaget for optegningen og udarbejdelsen i større mål af jernkonstruktionerne, beslagene, aptering, maskinerne og mange andre ting, og man følger, ligeledes ved tegninger og fotografier, hvorledes de forskellige ting atter mødes på skroget på de rette steder til de rette tider. På en opstillet model overværer man stabelafløbningen, både den almindelige måde samt sidelæns afløbning. Derefter følger udrustningen af skibet og de for-

skellige prøver samt — til sidst — afleveringen til rederiet. Overalt under skibets bygning optræder klassificeringsselskabernes repræsentanter samt skibstilsynets embedsmænd for at overvåge, at dimensioner og beregninger er i orden, samt at forskrifterne overholdes, og denne kontrol, der er et uhyre vigtigt led i skibsbygningen, vil blive markeret på en både morsom og letforståelig måde.

En af udstillingens mange seværdigheder er forøvrigt verdens ældste skibsregisterbog fra 1764, der ejes af Lloyds registers hovedkontor i London.

Afdelingen for skibsskrogets opbygning viser et middelspant i naturlig størrelse med bundtanke, spanter, pladebeklædning m. m., samt en forstævn og en agterstævn med skrue og ror, ligeledes i fuld størrelse. Den ene side af midterspantets pladebeklædning nittes, og den anden side svejses, og disse to hovedmetoder til samling af skibets plader belyses dels ved tekst, dels ved fremvisning af særlige farvefilms om svejsning i en på afdelingen indrettet biograf.

En serie på syv store modeller illustrerer bedre end al forklaring de forskellige stadier under et skibs byggeperiode.

Efter at have fulgt selve skrogets opbygning kommer man til en afdeling, der anskueliggør skibets overbygning og aptering. Der opstilles en hel overbygning i to etager med styrehus af aluminium, båd-dæk og derunder kahytter og saloner. I styrehuset og radiokabinen vil findes alle instrumenter, som hører til på en sådan moderne kommandobro, og for størstedelens vedkommende vises de i funktion af teknikere. På båd-dækket findes redningsbåde af forskellig art, et gyroskop-kompasrum, maskinvaskeri, skorsten m. m. I den underste etage indrettes kaptajnens saloner, officerskamre, -salon og -badeværelse, mandskabskamre, -messe og -bad, passagerkamre og -bad, drengekammer, pantry, kabys, slagteri, bageri, proviantkølerum og mange andre ting, alt, som det findes i det virkelige skib. Foran styrehuset opstilles en lademast med to 3-tons elektriske og et 3-tons dampspil, samt et ankerspil med anker. Bag styrehus og båd-dæk installeres styremaskinen med et rat, hvor publikum selv kan dreje rattet og se maskinen arbejde, idet den bevæger et ror. Adgangen til dette »dæk« sker ad en landgangsbro. Desuden findes alle på et skibsdæk forekommende installationer.

Skibsmaskinrummet domineres af en 8 meter høj og 17 meter lang hoveddieselmotor med 10 cylindre opstillet med sine hjælpdieselmotorer, pumper og mange andre maskiner. Hjælpemotorerne vil for de fleste vedkommende arbejde, således også de to hjælpdieselmotorer. Ved rørforbindelser er disse motorer forbundet med en afdeling, der illustrerer moderne skibsmaskinens brændsel og smøringmidler, denne eller disse oliers fremkomst, raffinering, transport, oplagring på land, opmagasinering i skibene samt den brug, der gøres af dem i de forskellige maskiner.

Maskinrummet omfatter næsten hele den ene halvdel af Forum og viser praktisk talt alle moderne skibsmaskiner, hovedmotorer samt hjælpemotorer. Visse motorer vil blive vist i arbejde.

Ind mod Forums midterparti udstiller Orlogsværftet en afdeling, der viser en torpedobådskommandobro med alle de meget specielle og indviklede instrumenter. Desuden findes en turbine til en dansk torpedobåd. Ved ydersiden af afdelingen vises en del modeller af orlogsskibe.

Mens modellen af Det Forenede Dampskibsselskabs rutebåd *Kronprins Olav* med sine fem meter er udstillingen »Skibet«s største, er modellen af panserskibet *Peder Skram* ubetinget den fineste. Arkitekt Tyge Hvass erklærer, at det uden overdrivelse kan siges, at man her står over for en af de fineste, der findes i verden.

Det har taget den kendte, gamle modellører *Dørge* og hans assistenter over to år at fremstille modellen af *Peder Skram*, og den blev færdig i 1908. Hvad selve krigsskibet angår, da blev det sænket af den danske marine den 29. august 1943. Senere hævdede tyskerne skibet og slæbte det til Kiel, hvor det efter et engelsk bombardement sank endnu engang. Efter krigen er *Peder Skram* blevet bragt hjem til Danmark, hvor det solgtes til ophugning.

Også modeller af de mest moderne torpedobåde udstilles, men Orlogsværftet holder sig ikke blot til modellerne. Der udstilles også en af de mest moderne redningsflåder med komplet udstyr, en stor damp turbine og først og fremmest en kommandobro samt et officerslukaf. Væsentlige dele af kommandobroen skal anvendes på torpedobåden *Hammer*, der er under bygning. Denne kommandobro vil utvivlsomt vække lige så megen opmærksomhed som det originale styrehus til Aalborgbåden *Jens Bang*, der dominerer Forums midterparti. På torpedobådens kommandobro er der installeret ekkolod, radar, radio, u-bådssøger, gyroskopkompass og mange andre instrumenter. Pladsen er som altid på et krigsskib udnyttet til det yderste. Besætningen på *Hammer*, som kommer til at sejle helt op til 30 knob, og som er armeret med seks torpedo-udskydningsrør, hurtigt skydende artilleri og dybd bomb-installationer, bliver på 70 mand.

På den udstillede kommandobros mast vajer signalet »Jeg gør tjeneste!«

Nærmest hovedindgangen er indrettet en afdeling, der bl. a. skal illustrere bjergningsredskaber og udstyr. I forbindelse med dette findes et stort vandbassin med glasruder, hvor publikum vil kunne følge en dykker og se ham svejse under vand, skære jernbjælker over med skærebrænder og andre ting. Samtidig vil dykkeren gennem højtaler holde folk orienterede om sit arbejde nede i vandet.

Bassinet rummer 25 tons vand, og det er forsynet med store glasruder, der er 2,5 cm tykke. Dykkerne, der arbejder på skift formiddag, eftermiddag og aften, har begge under deres mangeårige arbejde for bjergningsselskabet været med til at løse store og vanskelige opgaver. De vil fortælle om, hvordan arbejdet på de store dybder foregår. Man får besked om, hvordan dykkerdragten er indrettet og overværer, at dykkeren ifører sig dragten. Så stiger han ned i bassinet, og fra en telefon i hjelmen fortæller han gennem en højtaler om, hvad der sker. Via manden, der holder dykkerens line, vil »Skibet«s gæster samtidig kunne rette spørgsmål til dykkeren.

På bunden af bassinet findes dele af stål- og træskibssider, og dykkeren vil med sine moderne apparater vise, hvordan man svejser under vandet, og hvordan skærebrænding foregår. Flammeskærere bliver anvendt, og dykkeren tætnet en skibsside. Et nyt undervandsapparat, den såkaldte »Cox-Gun«, vil blive anvendt. Det drejer sig om en lille »kanon«, som ved hjælp af sprængstof skyder bolte ind i skibspladerne.

Da vandet i bassinet forurenes af elektroderne under dykkerens arbejde med de elektriske apparater, er det nødvendigt at udskifte de ca. 25.000 liter hvert døgn. Udskiftningen sker om natten og er et temmelig kompliceret arbejde.

Langs Forums ydervægge findes afdelinger for institutioner, der har tilknytning til skibsværftindustrien; til højre for Forums hovedindgang skibsværfternes egne stande med illustrationer over værfternes beliggenhed, størrelse, produktion, specialer o. l. Derefter følger Fyr- og Vagervæsenet med bøger, fyr o. a., Københavns havn og Aarhus havn, og derefter restaurationen, ombygget på linie med udstillingens idé.

Fyr- og Vagervæsenet hører ganske vist ikke direkte med til skibsfarten, men skibene kan dog ikke undvære Danmarks ca. 900 fyr og lystønder, så det er naturligt, at de også får deres afdeling på udstillingen.

Afdelingen viser en model af Drogden Fyr og dernæst en model af indsejlingen til en havn, således at publikum populært kan se, hvorledes skibene skal sejle efter lede- og vinkelfyr.

Til illustration af dette er også opstillet en fyr-linse med lampe og blinkeapparat, som skal være i funktion hele tiden. Den er 60 centimeter høj og noget lignende i diameter, og den giver 7000 lys.

Det helt moderne på fyrvæsenets område er også repræsenteret. Det er et af de nye radiofyr, og også dette vil være i drift. Radiofyret bruges nu ca. 30 forskellige steder i Danmark sammen med de almindelige fyr. Radiofyrene bruges fortrinsvis i tåge, når skibene ikke kan se det ordinære fyr. De ligger i grupper på tre, hvor hvert fyr på skift sender to minutter.

»Danske skibe pløjer alverdens have og viser Dannebrog overalt.« Sådan lyder det slagord, som står over Dansk Dampskibsrederiforenings afdeling på udstillingen. At slagordet dækker over realiteter, fremgår af det store verdenskort med indtegnede skibsruiter, som danner baggrunden for afdelingen. Handelen følger flaget, og gennem skibene skabes en meget væsentlig del af landets valutaindtægt.

Det fremgår bl. a. af Rederiforeningens mange let overskuelige tavler og kurver, at danske skibe i fart sidste år indsejlede en samlet bruttofragt på 640 millioner kroner.

Mens den danske handelsflåde i 1869 kun udgjorde 190.000 bruttoregister tons, androg den sidste år omkring det seksdobbelte, nemlig 1.076.000 bruttoregister tons.

Rederiernes samarbejde med skibsbygningsindustrien er naturligvis af næreste art. Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, skibsreder *Chr. Harhoff*, udtaler herom:

»En af de væsentligste årsager til, at de fleste rederier foretrækker, at nybygninger og reparationer sker herhjemme, er, at det er langt lettere for rederne at følge hele arbejdet. Men ligeså vel som de danske rederier vil bede sig fritaget for at få dikteret, hvor de skal bygge deres skibe eller reparere dem, ligeså utilfredsstillende vil det være for værfterne at blive tvunget til udelukkende at bygge for dansk regning. Tiden efter den anden verdenskrig er et eksempel herpå. De danske værfter kunne formentlig på dette tidspunkt have fået deres nybygnings-bedding fuldt optaget af byggeri for dansk regning, men dette ønskede man ikke fra værfternes side. Ud fra ønsket om at fastholde det marked, der var skabt i udlandet for danskbyggede skibe, ville værfterne reservere plads til nybyggeri for flere af de gamle udenlandske kunder.«

Omkring halvdelen af de skibe, danske værfter bygger, er bestemt til udlandet.

Foran restaurationen er bygget en afdeling, der anskueliggør lærlinguddannelsen ved forskellige af de fag, der er tilknyttet skibsværftsindustrien. Her fortælles om den praktiske og teoretiske uddannelse, disse lærlinge gennemgår, hvilke fordele der bydes dem o. l., og derefter en afdeling, der viser, hvilke sociale fordele værfterne byder sine arbejdere og funktionærer.

Foran indgangen til Forums biograf, hvor der under udstillingen vil blive vist films med tilknytning til udstillingen, er en afdeling, der i modeller viser skibets udvikling fra ladbykskibet til det moderne motorskib.

Den sidste fjerdedel af Forums ydervægge optages af illustrationen af Danmarks inden- og udenrigs skibsfart, særlig med henblik på passagertrafik.

Udenfor Forum viser Danmarks træskibsværfter et arbejdende træskibsværft, hvor man under udstillingen vil arbejde på bygningen af en kutter; kølen lægges i dag på udstillingens første dag.

Der er fra udstillingsudvalgets side lagt overordentlig stor vægt på, at det billede, udstillingen giver af dansk skibsbygning og dansk skibsbygningsindustri af i dag, bliver korrekt og klart, og dog så populært fortalt, som det er muligt. Udstillingen skal ikke alene tale til teknikere og fagfolk, men i lige så høj grad til den almindelige, jævne dansker, der har en naturlig interesse i at vide, hvordan der leves og arbejdes indenfor Danmarks største industrier.

GASTURBINEN

Verden over arbejder videnskabsmænd og teknikere på fremstillingen af den bedst mulige gasturbine til skibsbrug. Inden for flyvningens område har jet-systemet fået revolutionerende betydning, og man søger altså nu at overføre gasturbinen til andre områder.

Som skibsmaskine er gasturbinens anvendelse foreløbig på forsøgsstadiet, selv om man er nået meget langt frem, og der er endnu ikke i noget handelsskib installeret et egentlig gasturbineanlæg. Uden at offentligheden har mærket ret meget til det, er der siden slutningen af 1945 foregået et forskningsarbejde på dette område på Helsingør skibsværft, og man er nu nået så vidt med bygningen af en gasturbine, at der gennem den sidste måned har kunnet foretages nogle foreløbige prøver. Værftets gasturbine er udstillet på »Skibet«.

Mens de epokegørende resultater, der i de senere år er opnået gennem gasturbinens anvendelse til de hurtiggående reaktionsdrevne jagere, er almindelig kendt, vides der i almindelighed kun lidt om den udvikling, der samtidig er sket med hensyn til gasturbinens anvendelse på det industrielle område og som maskineri til fremdrift af skibe og lokomotiver. De fordele, man venter at opnå ved anvendelsen af gasturbinen som kraftmaskine i stedet for de hidtil anvendte dampmaskiner og dieselmotorer er besparelser i vægt og plads. Desuden håber man at opnå en brændselsøkonomi, som kommer på højde med de bedste af de hidtil anvendte kraftmaskiner, ligesom man regner med de fordele i retning af vibrations- og støjfri gang, som det roterende maskineri giver.

Princippet for gasturbinen er følgende: — Atmosfærisk luft indsuges og sammentrykkes i en kompressor, hvorefter den opvarmes ved en olieflamme i et brændkammer. Fra brændkammeret føres den opvarmede luft til selve gasturbinen, hvor den ekspanderer og afgiver energi, dels til drift af kompressoren og dels i form af nyttig energi.

Selve den idé, gasturbinen bygger på, har man allerede langt tilbage i tiden søgt at realisere, men

først gennem udnyttelsen af den moderne serodynamiske videnskab og efter at det er blevet muligt at fremstille højt varmebestandige materialer, der kan tåle de høje temperaturer, er det lykkedes at udvikle gasturbinen til en praktisk brugbar maskine.

I Schweiz har man allerede for flere år siden bygget enkelte større gasturbineanlæg som reserve for vandkraft- og elektricitetsværkerne, ligesom man i flere andre store lande for tiden arbejder på gasturbinens udvikling til anvendelse både i kraftværker og lokomotiver. De krav, der stilles til maskiner på landjorden eller ombord i skibe er imidlertid andre og mere vidtgående end dem, der stilles til flyvemaskinemotoren. Den skal kun have kort levetid, og plads såvel som vægt er her af afgørende betydning.

Gasturbinens anvendelse som skibsmaskine er som nævnt foreløbig på forsøgsstadiet. Den engelske motorkanonbåd »2009«, som for kort tid siden var i København, var på den midterste af sine tre akser udstyret med en jet propulsion gasturbine af samme type som de anlæg, der anvendes i flyvemaskinerne. Men det var ikke noget egentligt marinegasturbineanlæg med lang levetid, og det er dette problem, skibsbygningsindustrien i dag er interesseret i. Særlig i England har man i de senere år gjort en betydelig indsats for at gøre gasturbinen til en skibsmaskine. Der er opført forskellige forsøgsanlæg, men disse bliver dog foreløbig kun prøvet på landjorden.

Herhjemme var vi som følge af besættelsen afskåret fra at deltage i den tekniske udvikling på gasturbineområdet, men straks efter krigen blev sagen taget op. For en skibsbygningsnation som Danmark var det naturligt, at man særlig interesserede sig for gasturbinens udvikling som skibsmaskine. Helsingør skibsværft indledede som nævnt et forskningsarbejde på dette område og byggede en gasturbinekompressor. I samarbejde med Danmarks tekniske højskole blev der foretaget en række forsøg. I 1946 oprettede man sammen med Burmeister & Wain en researchorganisation under ledelse af professor *Mansa* fra den polytekniske læreanstalt. Formålet var at udveksle tekniske erfaringer og at søge gasturbinens udvikling fremmet — særlig på det maritime område.

Man var klar over, at det ville være nødvendigt først at bygge et forsøgsanlæg, som over en længere periode kunne prøves på landjorden. Til et skibsmaskineri stilles så vidtgående krav med hensyn til driftssikkerheden, at lang tids erfaringer på landjorden er nødvendige. Først senere vil det være forsvaret at indbygge et sådant nyanlæg i et skib. Helsingør skibsværft byggede så som forsøgsanlæg højtryksdelen til et kombineret skibsanlæg, således at man gennem længere tids drift med dette kunne opnå de erfaringer, der kunne danne grundlag for bygning af et komplet skibsanlæg. Det er dette anlæg, som udstilles på »Skibet« i Forum, og når udstillingen er sluttet, vil anlæget atter indgå i værftets kraftcentral og danne grundlag for det videre arbejde på dette område.

De fordele, man venter at opnå med gasturbinen som skibsmaskine er som nævnt i første række vægt- og pladsbesparelse, en rolig gang, lettere betjening og mindre vedligeholdelse, men der er endnu betydelige tekniske vanskeligheder at overvinde. Først efter forsøg gennem længere tid kan man bedømme, hvilke muligheder der er for at nå de stillede mål.

Der er dog grund til at tro, at den tekniske udvikling vil medføre, at gasturbinen også hvad land- og skibsmaskinanlæg angår, fremtidig vil få en lige så stor betydning, som den har fået på det aeronautiske område.

VELFÆRDSRÅDET

Kaptajn Kaj Lund er fra 1. august 1949 at regne ansat som velfærdssekretær under Handelsflådens Velfærdsråd.

Kaptajn Lund, der har været ansat i rederiet J. Lauritzen, vil være til rådighed for det af Velfærdsrådet iværksatte operative velfærdsarbejde herunder i første række tilrettelæggelsen af idrætsarbejdet for søfarende.

Velfærdsrådet ønsker i denne forbindelse påny at erindre om, at man meget gerne modtager indberetninger fra skibene om oprettelsen af skibs- idrætsklubber og om forløbet af det idrætsarbejde, der allerede måtte være igang.

Velfærdsrådets adresse er indtil videre Slotsholmsgade 10, København K.

BELØNNING FOR FREMRAGENDE SØMANDSSKAB

Føreren af det danske kabelskib *Edouard Suenson*, kaptajn H. Folmer, og føreren af trawleren *Laura Paton*, F. W. Alexander, har hver modtaget et sølvbæger med inskription som påskønnelse for fremragende sømandsskab udvist under arbejdet med at redde besætningen på det norske motorskib *Trappes* efter havari i Nordsøen den 26. og 27. februar 1949.

Følgende otte mand af besætningen på *Edouard Suenson* har fået Medaillen for ædel Daad i sølv for udvist hædrende forhold under forsøg på at redde besætningen på *Trappes*: Første styrmand Kaj Einar Nielsen, bådsmænd Evald Jensen, bådsmænd Anders V. Olesen, matros Peter Christensen, matros Karl Kristian Jørgensen, matros Frede Jul Rasmussen, letmatros Villy Rønn og letmatros Holger Gunner Christensen.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Bestyrelsen for aktieselskabet Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri har vedtaget at indstille til den kommende generalforsamling, at der af det forløbne driftsårs netto-overskud, som efter afskrivninger til et beløb af 1.589.116 kr., henlægges til løbende garantier 200.000 kr. og til skatter 350.000 kr. udgør 1.209.082 kr., udbetales 8 pct. udbytte til aktionærerne med 672.000 kr., afholdes tantiømer til bestyrelsen med 21.000 kr. og henlægges til ekstra reservefond 450.000 kr., hvorefter resten, 66.082 kr., overføres til næste års regnskab.

For regnskabsåret 1947-48 var netto-overskudet 1.205.687 kr., således at der i det forløbne år kun er sket en mindre fremgang i nettoindtjeningen, således som denne fremgår af beløbet for netto-overskudet. Der er dog i år fradraget bruttoindkomsten et betydeligt større beløb til afskrivninger end i fjor. Der blev således ved sidste statusopgørelse fradraget 309.730 kr. til afskrivninger mod 1.589.116 kr. i år. Henlæggelsen til løbende garantier var også i fjor 200.000 kr., mens der anvendtes et større beløb — 500.000 kr. mod 350.000 kr. — end i år til skattehenlæggelser.

Dividenden er uforandret 8 pct., svarende til knap 3,5 pct. af egenkapitalen, når denne opgøres til ca. 19,5 mill. kr., hvoraf de 8,4 mill. kr. er aktiekapital.

Der henlægges som i fjor 450.000 kr. til reserverne, og overførslen i ny regning er så godt som uændret.

UDVIDELSE AF ODENSE STÅLSKIBSVÆRFT

På Odense Stålskibsværft har man nu fuldført en udvidelse, der vil medføre, at værftet fremtidig kan påtage sig bygning af skibe på helt op til 25.000 tons. Det er kravet om større tankskibe, der har medført denne udvidelse.

60 ÅR

Tirsdag den 23. august runder indehaveren af den ikke mindst i skibsfartskredse så kendte og anerkendte ingeniør- og maskinforretning, Toldbodvej 18, København, ingeniør *Jan M. Lyngby*, 60-årsmærket og vil utvivlsomt i den anledning blive hilst og hædret og hyldet af alle de mange, der gennem årene har krydset hans veje, enten som venner eller som forretningsforbindelser både herhjemme og i udlandet, og som derigennem har lært at sætte så stor pris på ham.

På selve den store dag vil ingeniør *Lyngby* imidlertid ikke være til at træffe på Toldbodvej, men derimod et eller andet sted i Jylland, hvor han tilbringer en velfortjent ferie.

TYSK SKIBSBYGNING

Spørgsmålet om, hvilke tyske værfter der skal fortsætte arbejdet og hvilke, der skal demonteres, ligger nu klart. En Reuter-meddelelse oplyser, at to værfter vil blive helt demonteret, nemlig Blohm & Voss og Reiherstieg-afdelingen af Deutsche Werft, men disse to var også de eneste i Hamburg, som blev ødelagt af bombeangrebene. Blohm & Voss byggede hovedsagelig krigsskibe, og dette værft var ikke så moderne som Deutsche Werft i Finkenwärder, som skal fortsætte. Dette værft var før krigen oppe på en seriebygning af et skib hver tredje uge, men nu er der kun to små skibe under bygning. Værftets ca. 3000 arbejdere er dog fuldt optaget af reparationer, hvoraf hovedparten er udenlandske skibe.

Howaldtwerke har også ca. 3000 arbejdere i gang med reparationer, både for tysk og udenlandsk regning. Begge disse værfter, Deutsche Werft og Howaldtwerke, har imidlertid udstyr til at bygge store skibe. De to andre værfter i Hamburg, Stuickens og Norderwerft, er meget mindre og har en arbejdsstyrke på 1200 mand. De bygger småskibe, kystskibe og trawlere. Howaldtwerke har som bekendt også en betydelig afdeling i Kiel. Det er det eneste af de tre værfter i Kiel, der får lov til at fortsætte virksomheden. De to andre, Krupps Germania-Werft og det nye marineværft, bliver begge demonteret. Begge værfter har dog været genstand for store ødelæggelser under bombningen og kunne ikke genoptage virksomheden uden omfattende reparationer.

Når man tager hensyn til demonteringsprogrammet og krigsødelæggelserne på de værfter, der får lov til at fortsætte, viser det sig, at det, som bliver tilbage af den tyske skibsbygningsindustri, er tilstrækkeligt til, at Tyskland vil kunne bevare sin stilling som en af verdens store skibsbygningsnationer.

SPANIENS HANDELSFLÅDE

Den spanske handelsflåde vil ved udgangen af 1949 praktisk taget have genvundet sin førkrigsstørrelse. I 1948 byggede spanske værfter, støttet af regeringssubsidier, ca. 44.605 tons, således at flåden pr. 1. januar 1949 var på 1.159.837 tons eller ca. 100.000 tons lavere end i 1936 ved borgerkrigens udbrud.

Den spanske regering støtter skibsbygningsindustrien overmåde stærkt. Regeringen ejer forøvrigt selv mange værfter, stålværker, maskinfabrikker m. m. Det spanske genopbygningsprogram, der er skabt af ministeren for industri og handel, senor *Juan Suances*, der selv er uddannet som skibsbygger, har udpeget skibsbygningen som Spaniens førende industri, hvad der sikrer den en præferenceplads ved tildelingen af materialer m. m.

I 1948 transporterede spanske skibe ialt 10.878.634 tons gods, en stigning på 320.000 tons gods i forhold til 1947.

UGENS FRAGTBERETNING

Der er ikke mange nyheder at melde fra fragtmarkedet, men i dette tilfælde gælder den engelske talemåde "no news, good news" desværre ikke. De oversøiske markeder lider stadig under manglende tilgang på nye laster, og det eneste lyspunkt i de lange *trades* er faktisk kun, at strejken i Australien er ophørt, og at befragtningen af korn er genoptaget, omend i beskeden målestok. I transatlantisk fart er sluttet amerikansk privatejet tonnage for kul fra Hampton Roads til Nordfrankrig til \$6.30. Kulrateren fra Hampton Roads til Sverige ligger nu på omkring sv. kr. 23. For britisk regning er sluttet adskillige både for korn fra Northern Range til UK./Cont. til den uændrede rate af 7/- pr. qr. med option af Gulflastning til 2/3d. mere. *Food Ministry* er iøvrigt villig til at tage tonnage for korn for 4 rejser på basis af 7/- pr. qr. for første rejse og 6d. mere pr. qr. for efterfølgende rejser på basis Northern Range lastning. Af anden kornforretning kan nævnes, at 9000 tonner accepterede 55/- fra St. Lawrence til den Persiske Bugt, basis fri losning. Fosfat fra Baltimore til Alexandria sluttedes til omkring 35/6d. med fragten betalbar i egyptiske Pund.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til den uændrede rate af 52/6d., og for 9.000 ts. sukker Cuba/Persiske Bugt betaltes \$14.50 med fri losning. Fra Golfen kan nævnes nogle både for korn til Antwerpen til \$6 med fri losning, fosfat fra Tampa til Holland eller Belgien til 35/-, og en 9.000 tonner sluttedes for stykgods fra Golfen til Piræus og/eller Istanbul til \$50.000 net charter. Majs i sække Golfen/Haifa betaltes med \$9, og for sulphur Galveston eller Port Sulphur betaltes 40/- basis 1 pp. UK.

River Plate markedet er stadig lige sløjt. En 6.600 tonner sluttedes n.a. San Lorenzo til Rotterdam til 47/-. Vestkysten af Sydamerika viser også ringe aktivitet. Sukker fra Peru til USNH. indikerer omkring \$11.50.

Fra Nordpacific er sluttet korn til UK. til 55/-, og

for hvede i sække Vancouver/Haifa er betalt \$10.40. Stykgods British Columbia/UK. er igen sluttet til 57/6d. fio. For en 9.500 tonner betaltes \$50.000 lumpsum fio. fra Nordpacific/USNH., og endelig sluttedes et par store både for hvede i sække fra Vancouver til Khorramshahr til rater mellem \$11.50 og \$11.65.

Østens markeder fortjener ikke mange kommentarer. Markedet er stadig så godt som blottet for ordrer.

Som nævnt ovenfor er befragtningen fra Australien genoptaget, og en enkelt båd rapporteres sluttet fra Vesta Australien til Ceylon til 47/6d. for hvede eller mel i sække. For sukker fra Queensland til UK. indikeres 70/.

Kulafskiberne fra Sydafrika har været noget mere aktive i den forløbne uge. Durban/Port Sudan er sluttet til 29/3d., til Djibouti og Massowag er betalt 30/-, Lourenco Marques/Aden fik tonnage til 30/- og Durban eller Lourenco Marques/Buenos Aires eller Bahia Blanca sluttedes til 27/6d

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Af ugens slutninger kan nævnes: Algier/WCUK., 4.100 ts. jernmalm til 25/- Sfax/UK., 3.300 ts. fosfat til 23/-, Casablanca/Antwerpen eller Ghent, 6.500 ts. fosfat til 19/-.

I vore hjemlige farvande er forholdene stort set uændrede. Kulraterne fra UK. til Danmark ligger stadig omkring 12/- for 3.000 tonner fra Østkysten til god dansk havn. Trælastraterne fra Finland til UK. ligger mellem 110/- til 115/- efter størrelsen for DBB. fra Sydfinland til London. Fra Polen sluttede befragterne i forrige uge et større antal både til UK. til rater mellem 100/- og 105/- pr. std., men det er senere lykkedes dem at få tonnage til 97/6d.

Efterspørgslen efter timechartertonnage er begrænset. Moderne 10.000 ts. oliebrænder sluttedes for Vestafrika rundtur til 13/6d., og 8.300 ts. norsk motorskib sluttedes for ca. 2 måneder Westindia trade til \$3.

PANAMA-SKIBENE

Mr. Carlos Berguido, der er generalkonsul for Panama i Philadelphia og den panamanske regerings rådgiver i skibsfartssager, udtalte fornylig i anledning af det internationale Transportarbejderforbunds boykott-trusel mod panamaskibene, at dette skridt var overilet og forhastet. Han beklagede ligeledes, at den omstændighed, at så få panamanske skibsredere havde overværet redermødet i Washington, var blevet taget som et tegn på, at disse ikke ønskede at diskutere problemerne. Årsagen hertil var imidlertid, at mange af rederne ikke havde fået underretning om, at mødet skulle finde sted, mens andre ikke havde haft tid til at sende repræsentanter.

Mr. Berguido erklærede endvidere, at de internationale skibsfartsorganisationers beskyldninger mod panama-skibene for at sejle uden at tage hensyn til de internationale aftaler om overtidsbetaling, bemanning o. s. v. byggede på forældede oplysninger. Efter de nyeste bestemmelser garanteredes der hver mand en måneds ferie efter 11 måneders søtjeneste, hyrer, der var de trediehøjeste i verden, 48-timers arbejdsuge og overtidsbetaling for arbejde om søndagen m. m., ligesom der var sørget for en tilfredsstillende ulykkesforsikring.

Med hensyn til beskyldningerne for manglende sikkerhedsforanstaltninger om bord i panama-skibene pegede mr. Berguido på, at Panama er medunderskriver af den internationale konvention om

sikkerhed til søs og som sådan strengt holdt sig til konventionens bestemmelser. Bemandingsreglerne var nøjagtigt de samme, der gjaldt for alle andre søfarende nationer, undtagen U.S.A.

DANSK SKIBSADOPTION

Dansk Skibsadoption tilbyder alle de skoler, der har adopteret et af vore handelsskibe, i det kommende skoleår vederlagsfrit at ville lade afholde foredrag og eventuelt fremvise film for de unge »adoptivforældre«. Kaptajn H. C. Røder, der ikke mindst blandt søens folk er kendt for sin virksomhed i allieret tjeneste under krigen, hvor han bl. a. i radioen og ved offentlige møder virkede for Danmarks sag, vil være blandt dem, som vil fortælle om vor søfart og livet ombord i krig og fred.

Som et led i det oplysningsarbejde, der for tiden udføres for overfor befolkningen at vække interessen for og forståelsen af vor søfarts nationaløkonomiske og sociale betydning, må det hilses med glæde, at Dansk Skibsadoption også på denne måde søger at få den opvoksende ungdom i tale.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

s.s. Belgien solgt ved tvangsauktion

s.s. *Belgien*, tidligere tilhørende Alfred Christensens rederi, blev den 12. august solgt ved en tvangsauktion. Køberens var 1. prioritethaverne, og købesummen blev kr. 300.000. s.s. *Belgien* er bygget i 1922 og måler ca. 3150 ts. d.w.

Newcastle-ruten

Da interessen for København—Newcastle-ruten har vist sig at være over al forventning, har DFDS besluttet at fortsætte sejladsen også efter den 20. september.

Ruten vil fortsat blive betjent af passagerskibet *A. P. Bernstorff*, og fartplanen forbliver indtil videre uforandret: Fra København (Kristiansgade) hver lørdag kl. 16 med ankomst til Newcastle den følgende mandag formiddag ca. kl. 11 og fra Newcastle hver tirsdag kl. 18 med ankomst til København (Larsens Plads) torsdag ca. kl. 13.

Skibsregisteret

Dampskibs-Aktieselskabet Progress, København, er ejer af nybygget s.s. *Elisabeth Nielsen* af København (OURR), brutto- og nettotonnage henholdsvis 2441 og 1330 tons.

Brutto- og nettotonnage for s.s. *Olivia* af Nordby, Fanø, (OXEH), er nu henholdsvis 1193 og 610 tons.

Nettotonnage for s.s. *Botnia* af København, (OYBA), er nu 1037 tons.

Firmaet *Tuxen & Hagemann*, København, Skorstensmærke: Beskrivelse: På hver side af en gul skorsten er rødt, cirkelformet felt, i hvilket bogstaverne T H, sammenslynge, i hvidt. Kontorflag: Beskrivelse: Stutflag med rødt felt i hvid ramme. I feltet bogstaverne T H, sammenslynge, i hvidt.

Ny engelsk rute på Bremen

Efter hvad der meddeles i Hamborg, har Currie Line Ltd., Edinburgh, i sinde at genoplive rute trafikken mellem Bremen og Skotland, hvor havnen Grangemouth skal anløbes. Damperen »*Rhineland*» på 1000 brt. afgår på den første tur fra Bremen og Hamborg i begyndelsen af september.

Skibsfarten på Argentina

I 1948 er til argentinske havne anløbet ialt 2.423 skibe med en nettoregister-tonnage af ialt 9,6 mill. tons (heraf 53 danske skibe på tilsammen 116.000 tons) mod i 1947 2.378 skibe på 8,5 mill. nettoregister-tons (heraf 46 danske skibe på tilsammen 88.000 tons).

PERSONALIA

En rettelse

I Dansk Søfarts Tidendes meddelelse fredag den 12. august d. å. om besættelsen af direktørposten i A/S H. C. Christensens Staalskibsværft af 1949, Marstal havde der desværre indsneglet sig en beklagelig trykfejl, som herved berigtiges. Det er ingeniør *Niels Thomsen*, Svendborg Skibsværft, der af værftets bestyrelse er blevet ansat som administrerende direktør fra 1. oktober d. å.

Positionsliste pr. 16. august 1949

Dania

Cyril ank. Kbhvn. 16.8., derefter Gdansk, Dunkirk, London. — *Danholm* ank. Bedibunder 17.8., derefter Bombay. — *Danklint* ank. Gdynia 14.8., derefter Grimsby, Immingham, Vejle. — *Danvig* afg. New York 12.8. — *Tovelil* ank. Zonguldak 30.7.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 12.8., derefter til Puerto Cabello. — *Brattingsborg* afg. New York 30.7. til Tel-Aviv. — *Dansborg* afg. Adelaide 12.8. til Philippinerne. — *Ellensborg* ank. Barry 10.8., derefter til Bilbao. — *Frederiksborg* afg. Philadelphia 12.8. til Canada. — *Lilleborg* ank. Næstved 15.8., derefter til Gdansk. — *Nordborg* ank. Kbhvn. 14.8., derefter til Blyth. — *Skodsborg* ank. Julianehaab 5.6., derefter til Ivigtut. — *Taarnborg* ank. Helsingør 15.8., derefter til Gdynia. — *Uranienborg* ank. Havana 11.8. — *Ørneborg* ank. Philadelphia 1.8.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Gdansk 11.8. til Lissabon. — *Bornholm* afg. Dakar 4.8. til Durban. — *Bretagne* ank. Bissao 5.8. — *Grønland* ank. Bremen 15.8. — *Halland* rep. Helsingør. — *Irania* afg. Suez 8.8. til Abadan. — *Normandiet* afg. Gdynia 11.8. til Zonguldak. — *Skaane* afg. Mazane 16.8. til Holland. — *Slesvig* forv. ank. Yokohama 19.8.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Kiel 14.8. forv. ank. La Méde, Frankrig 24.8., derfra til Kbhvn. og Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 21.8., derfra til Curacao og Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 25.8., derfra til Aruba og Curacao. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 19.8., derfra til Kalundborg, Nyborg, Aruba og Curacao.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. lasteklar Gdynia 19.8., derefter Holland. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 22.8. — *Dania* forv. ank. Kbhvn. 23.8. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 22.8. — *Scandia* forv. ank. Kolding 23.8.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. ank. Kbhvn. 19.8. — *Wm. Th. Malting* ank. Gdansk 17.8. — *I. P. Suhr* ank. Ghent 17.8.

D. F. D. S.

Alabama afg. Huelva 13.8. til Antwerpen, ank. forv. 20.8. — *Argentina* afg. New York 9.8. til Brownsville/Corpus Christi/New Orleans/Mobile/Hampton Roads/Baltimore/New York for lastn. til Oslo/Kbhvn./Gdynia, forv. ank. Brownsville 16.8. — *Arizona* ank. Kbhvn. 12.8. — *Arkansas* ank. Dunkirk 14.8., derfra forv. 17.8. til Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Berghus* afg. Ålborg 13.8. til Leith. — *Bolivia* afg. New York 10.8. til Oslo/Kbhvn./Kalmar. — *Brasilien* ank. Bona 15.8., afg. forv. 25.8. via Algier for bunkers til England. — *California* ank. Kbhvn. 15.8. for dokning. — *Colombia* ank. Trelleborg 14.8., derfra 16.8. til Kbhvn., afg. Kbhvn. 17.8. til New York/Gulfen/New York. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 16.8., herfra 19.8. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* afg. Århus 15.8. til London/Kbhvn. — *Florida* ank. Iviza (Baleariske Øer) 8.8., derfra forv. 16.8. til Lysekil og Kbhvn. — *Frigga* ank. Kbhvn. 13.8., herfra 18.8. til Odense/London. — *Garonne* i dok i Århus siden 13.8., fra Århus ca. 20.8. til Antwerpen/Danmark. — *Georgia* afg. Barrow in Furness 9.8. via Barry for bunkers til Setubal for lastning til Gdynia eller Gdansk, afg. Barry 13.8., ventes ank. Setubal 17.8. — *Halfdan* afg. Havre 13.8. til Oporto/Lissabon/Bordeaux/La Pallice/Havre/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 8.8., fra Kbhvn. ca. 17.8. til Rotterdam/Antwerpen/Århus/Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 14.8., herfra forv. 18.8. til Århus/Newcastle. — *Hindsholm* afg. Liverpool 13.8. til Kbhvn./Randers/Gdynia. — *Hjortholm* afg. Vasiliko Bay 10.8. til Rouen, ventes til Rouen ca. 24.8. — *Hroar* ank. Hull 9.8., derfra ca. 16.8. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Esbjerg 15.8., derfra ca. 17.8. til Randers/Odense/Kolding/Åbenrå/Kbhvn. — *Katholm* ank. Kbhvn. 12.8., herfra ca. 16.8. til Horsens/Ålborg. — *Kentucky* ank. Port Said 15.8., derfra forv. 16.8. til Alexandria. — *Knud* ank. Antwerpen 16.8., afg. ca. 19.8. til Kbhvn./Helsingør/Nakskov. — *Lemnos* ank. Marseille 14.8., derfra forv. 20.8. til Valencia/Oran og Cartagena. — *Louisiana* ank. Ålborg/N. Sundby 2.8., afg. 16.8. til Holbæk, derefter i dok i Kbhvn. — *Maine* i dok i Ålborg, derfra forv. 22.8. til Kbhvn., herfra forv. 24.8. til Esbjerg/Antwerpen og Levanten. — *Margrethe* afg. Århus 13.8. til London. — *Marocco* ank. Århus 15.8., derfra forv. 19.8. til London. — *Melos* ank. Casablanca 16.8., afg. forv. 17.8. til Tanger/Oran/Algier/Tunis/Italien og Marseille. — *Nevada* afg. Lisbon 11.8. til Kbhvn./Århus/Ålborg/N. Sundby, ventes Kbhvn. ca. 18./19.8. — *Oregon* ank. Esbjerg 5.8. — *Rhodos* ank. Ålborg 13.8., derfra forv. 16.8. til Århus for dokning, derfra forv. 24.8. til Kbhvn. Herfra forv. 26.8. til Antw. og Middelhavet. — *Rota* afg. Horsens 13.8. til Newcastle/Middlesbr./Kbhvn. — *Samos* afg. Alexandria 14.8. til Iviza (Baleariske Øer). Ventes til Iviza 19.8., derfra forv. 20.8. til Leixoes, Antw., Göteborg og Kbhvn. — *Skjold* ank. Bordeaux 16.8., derfra ca. 17.8. til La Pallice, Havre, Hamb., Kbhvn. — *Svanholm* ank. London 13.8., derfra ca. 19.8. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 15.8., derfra ca. 23.8. til Kbhvn., Odense og Aarh. — *Texas* afg. Huelva 14.8. til Kbhvn. og Provinsen. Ventes til Kbhvn. ca. 21.-22.8. — *Thyra* afg. Esbj. 13.8. til London/Esbj. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 16.8. Fra Kbhvn. ca. 20.8. til Hamb.,

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



De er velkommen til et Besøg i vor Stand paa Udstillingen
»SKIBET»

Antw., Dunkirk, Havre, Portugal. — *Tula* afg. Antw. 13.8. til Kbhvn./Korsør/Aalborg og Thisted. — *Tunis* afg. Aalb. 13.8. til London. — *Uffe* ank. Horsens 11.8., derfra ca. 16.8. til Newport, Swansea, L.pool-Danm. — *Uruguay* ank. Hampton Roads 14.8., derfra til Baltimore/Philadelphia/New York, Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Venezuela* ank. Kbhvn. 6.8. herfra 16.8. til Halmstad/Odense.

Heimdal

Azel Carl ank. Bombay 11.8. — *Hans P. Carl* afg. Alexandria 10.8. forv. ank. Aden 17.8. — *Martin Carl* rep. Karachi. — *Poul Carl* afg. Vanicoro 8.8. til Ny Caledonien.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Murmansk 19.-20.8., derefter Landskrona. — *Jens Toft* ank. Liverpool 14.8. — *Karen Toft* forv. ank. Caen 18.8. — *Maria Toft* afg. Luleå 13.8. til Middlesbrough.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Genoa 25.8. til ital. Somaliland. — *Anna Dan* forv. afg. Immingham 17.8. til Ystad. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 17.8., derefter Hull. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Piræus 19.8. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* afg. Antofagasta 9.8., sydgående. — *Glady's Dan* forv. afg. New York 26.8. til Chile. — *Hedda Dan* forv. afg. Göteborg 18.8. til Norge, derefter Danmark. — *Indian Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 20.8., derefter Cardiff. — *Jelva Dan* ank. Kotka 13.8., derefter Rochester. — *Jutta Dan* afg. Bristol 15.8. til Setubal. — *Kamma Dan* ank. Chimbote 11.8., sydgående. — *Katja Dan* forv. afg. Kbhvn. 17.8. til Wismar via Helsingør Værf for dokning. — *Laila Dan* pass. Panama Kanalen 9.8., nordgående. — *Laura Dan* forv. ank. Lissabon 18.8., derefter Casablanca. — *Lilian Dan* forv. afg. Liverpool 16.8. til Port Talbot, derefter Marseilles. — *Leena Dan* afg. New York 13.8. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Cardiff 16.8. til Archangel. — *Maria Dan* forv. ank. Ivigtut 14.8., derefter Narssak. — *Marna Dan* afg. Callao 10.8., nordgående. — *Ninna Dan* afg. Themsens 15.8. til Rudkøbing. — *Paula Dan* afg. Buenaventura 11.8., sydgående. — *Randa Dan* anløber Kbhvn. for olie 16.8. på vej til Köping. — *Selma Dan* ank. Kotka 13.8., derefter Ellesmere Port via Kbhvn. for bunkers. — *Stina Dan* forv. ank. Gdansk 16.8., derefter Lissabon. — *Ulla Dan* forv. afg. Seaham 17.-18.8. til Stockholm.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle 8.8. for Christmas Island. — *Tureby* afg. Singapore 8.8. forv. ank. Moji, Japan 18.8. — *Vedby* pass. Sagawin Str. 7.8. forv. ank. Nauru 16.8.

Myren

Asbjørn afg. New York 16.8. til Baltimore. — *Astrid*

forv. afg. Herrenwiik 17.8. til Gdansk, Tuborg. — *Birte* ank. Calais 14.8., derefter England. — *Chr. Sass* forv. afg. Dunkirk 17.8. til Le Havre. — *Clara* afg. Ardrossan 16.8. til Hull. — *Stal* ank. Stettin 16.8.

Norden

Norden ank. Galveston 16.8. — *Nordfarer* afg. Göteborg 16.8. til Gdynia. — *Nordkap* afg. Conacry 12.8. forv. ank. Le Havre 24.8. — *Nordkyn* ank. Cairns 13.8., derefter U.K./Cont. — *Nordpol* ank. Hamborg 14.8. — *Nordvest* afg. Hongkong 16.8. til Manilla forv. ank. 18.8.

Orient

Astoria ank. Auckland 12.8. — *Westralia* afg. Port Arthur 10.8. til Cape Town.

Pacific

London ank. New York 16.8. — *Paris* rep. Flensborg.

Progress

Absalon afg. 16.8. fra Immingham. — *Elisabeth Nielsen* ank. 13.8. til Zonguldak. — *Ellen Nielsen* ank. 11.8. til Trieste. — *Fylla* ank. 7.8. til Gr.Yarmouth. — *Henry Tegner* afg. 12.8. fra Råfsö. — *Hugo Nielsen* ank. 9.8. til Trieste. — *Karen* rep. Svendborg. — *Margrete* ank. 24.7. til Føringehavn. — *Marianne* ank. 13.8. til Vlaardingen. — *Marx* afg. Blyth 15.8. — *Polly* ank. 13.8. til Reykjavik. — *Rigmor* afg. Gdynia 13.8. — *Sophie* afg. 13.8. fra Hamina. — *Thyra* afg. 8.8. fra Kalix.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.8. til Yawata. — *Olga S.* afg. Cerroazyl 15.8. til Huacho. — *Gerd* ank. Recife 14.8., derefter Cabedello. — *Tekla* forv. afg. Tripoli 16.8. til Famagusta. — *Agnete* forv. ank. Fortaleza 14.8., derefter Jacksonville. — *Kirsten* forv. afg. Montevideo 17.8. til Itajahy. — *Gertrud* forv. ank. Buenos Aires 18.8. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helwig* forv. afg. New York 17.8. til Trinidad. — *Thyra S.* afg. Faro 4.8. til Baltimore. — *Gyda* afg. Zonguldak 13.8. til Odessa. — *Anne* forv. afg. Calais 18.8. til Immingham. — *Hilde* forv. afg. Gamleby 18.8. til Calais. — *Aslaug* forv. afg. København 16.8. til Vejle. — *Gudrun* ank. Kalmar 14.8., derefter Oskarshamn. — *Alice* ank. Horsens 13.8., derefter Kbhvn. — *Gunhild* forv. ank. Gamleby 16.8., derefter Calais.

Vendilla

E. M. Dalgas forv. ank. Archangelsk 21.8. — *Otto Petersen* forv. afg. Archangelsk 17.8. til Holland. — *P. N. Damm* ank. Aarhus 13.8. — *Svend Pii* afg. Frederikshavn 18.8. til Methil.

Ø. K.

Annam pass. Suez 11.8. til Aden, Adelaide og Melbourne. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* afg. Hongkong 13.8. til Manila og Japan. — *Blankvann* afg. Singapore 17.8. til P. Swettenham, Penang og Colombo. — *Dunholm* afg. Karachi 14.8. til Bedi Bunder og Bombay. — *Erria* laster Kbhvn. og Finland. — *Falstria* ank. New York 15.8. — *Fernmoor* afg. Suez 13.8. til Aden, Karachi og Bombay. — *Fiona* afg. Trieste 13.8. til Genoa, London og Hamburg. — *India* afg. San Francisco 13.8. til Los Angeles, San Diego og Christobal. — *Java* afg. Fremantle 17.8. til Singapore, P.Swettenham og Penang. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 16.8. — *Kambodia* rep. Kbhvn. Laster fra Göteborg og Oslo. — *Kina* afg. Rotterdam 16.8. til Genoa, Port Said og Aden. — *Korea* pass. Malta 13.8. til Antwerpen, Hamburg og Göteborg. — *Lalandia* rep. Nakskov. — *Malacca* afg. Colombo 9.8. til Aden, Port Sudan og Port Said. — *Malaya* afg. Kobe 18.8. til Yokohama, Hongkong og Manila. — *Manchuria* afg. Colombo 15.8. til Penang, P.Swettenham og Singapore. — *Meonia* rep. Nakskov. — *Mongolia* afg. Nagoya 13.8. til Hongkong, Manila og philippinske havne. — *Morelia* afg. Genoa 16.8. til Port Said, Aden og Penang. — *Nikobar* ank. San Francisco 14.8., derefter Los Angeles. — *Nordfarer* ank. Göteborg 15.8., derefter Gdynia og København. — *Selandia* pass. Finisterre 15.8. til Marseilles, Genoa og Port Said. — *Serampore* ank. Göteborg 12.8., derefter Kbhvn. og Gdynia. — *St. Croix* ank. Calcutta 10.8., derefter Chittagong og Calcutta. — *St. Jan* afg. Bombay 20.8. til Karachi, Colombo og Madras. — *St. Thomas* afg. Hamburg 16.8. til Kbhvn. — *Tahsis* afg. Astoria 8.8. til Honolulu, Hongkong og Manila. — *Tantara* afg. Wanishi 2.8. til Hongkong og Philippinerne. — *Tranquebar* afg. Bangkok 16.8. til Singapore, P.Swettenham og Penang.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 93, København K, df. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 450 fods længde.
Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk stabsant. kompassrettere
Forlang ill. katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 11. August 1949.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwiche meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter bonyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

Med dette nummer følger:

Corrections to Nemedri (ending 23. July 1949).

Danmark.

1392. Minefaren i danske farvande. Advarsel.

Detaller. I den senere tid er der udfor Jyllands E.-kyst indtruffet flere soulykker med tab af menneskeliv, som alene må tilskrives, at ikke alle motorsejlere bygget af jern holder sig til de minestrøgne ruter ved besejlingen af danske farvande.

(Marineministeriet, 9. August 1949.)

I. Østersøen.

1393. Danmark. Bornholms S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 29. og 30. August 1949, hver dag Kl. 0800—1600.

Positioner. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.

Grødby åens udløb: c. 55° 01',4 N. 14° 54',7 E.

Søbæks udløb: c. 55° 00',7 N. 14° 56',7 E.

Skydeområdet ud over søen har følgende grænser:

1. Mod NE.: En linie, der går i retning NW.—SE. over Søbæk udløb.
2. Mod NW.: En linie, der går i retning NE.—SW. over Grødby åens udløb.
3. Mod S.: En cirkelbue med centrum i Raghhammer Oddes spids og radius 3,3 sm.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Største ordinat: 2000 m.

(Kommandanten på Bornholm, 26. Juli 1949.)

1394. (P). Sverig S.-kyst. Hanöbukten. Fyr genopføres.*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1144 1949.*Position.* 56° 02' 04" N. 14° 46' 56" E.*Detaller.* I løbet af August måned 1949 påbegyndes genopbygningsarbejdet af det ødelagte Listershuvud fyr. Fyrkarakteren vil blive uforandret, hvidt lys med en-formørkelse hver 2^s, lys 1^s, mørke 1^s, hvorimod lysstyrken indtil videre vil blive noget formindsket.
(U. f. s. 31/1791. Stockholm 1949.)**1395. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rata Störgrund og Ellagrundet lystønder genudlagt.***Positioner.* Rata Störgrund lystønde: c. 64° 00' N. 21° 09' E.

Ellagrundet — : c. 63° 51' N. 20° 52' E.

(U. f. s. Nr. 31/1790. Stockholm 1949.)

1396. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Långrogrunden lystønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/238 1949 udgår.*Position.* c. 63° 15' N. 19° 38' E.

(U. f. s. Nr. 31/1743. Stockholm 1949.)

1397. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Tønder atter inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 53/2259 1948.*Positioner.* a) c. 54° 11',3 N. 12° 05',2 E.

b) c. 54° 14',0 N. 12° 01',0 E.

c) c. 54° 11',0 N. 12° 01',0 E.

Detaller. De blåmalede kugletønder, der midlertidigt var udlagt på ovennævnte pladser, er atter inddraget.
(N. f. S. Nr. 30/1981. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1398. Danmark. Sundet. Skodsborg ENE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1635 1948.*Position.* 55° 50' (00") N. 12° 36' (03") E.*Detaller.* Vraget af lystfartøj *Sussi* på ovennævnte plads er fjernet. Vragvageren vil snarest blive inddraget.*Kort* Nr. 131 og 130.

(Fyrdirektoratet, 8. August 1949.)

1399. (T). Danmark. Sundet. Københavns havn. Langebro S. Havnearbejder fortsættes.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1090 1949.*Position.* Langebro: c. 55° 40',2 N. 12° 35',0 E.*Detaller.* c. 17. August 1949 fortsættes arbejdet med at grave kabelrende fra Islands Brygge til Kalvebod Brygge i Københavns havn, S. for Langebro, i overensstemmelse med E. f. S. Nr. 24/1090 1949, 2. stykke.

Arbejdets varighed: c. 1 uge.

(Havnekaptajnen, Københavns Havn, 5. August 1949.)

1400. Danmark. Sundet. København. Luftmarinestationen S. Opfyldningsarbejder.*Positioner.* a) 55° 41' (01") N. 12° 37' (15") E.

b) 55° 40' (40") N. 12° 37' (36") E.

c) 55° 40' (38") N. 12° 37' (26") E.

Detaller. I de nærmeste dage påbegyndes arbejdet med opfyldning af et areal beliggende mellem kystlinien og linierne mellem ovennævnte punkter a, b og c. Arealet er beliggende mellem Luftmarinestationen og kloakudløbet udfor Kløvermarksvej.*Kort* Nr. 134, 133, 130 og 132.

(Stadsingeniørens Direktorat, København, 8. August 1949.)

1401. Sverige. Sundet. Råå fyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1254 1949 udgår.*Position.* c. 55° 59' N. 12° 45' E.

(U. f. a. Nr. 31/1757. Stockholm 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1402. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk indsejling. Ledebåke væltet.***Position.* 55° 57' (51") N. 12° 01' (52") E.*Detaller.* Bagbåken på ovennævnte plads, i båkesættet S. for Frederiksværk (Søm.fort. side 48, Nr. 19), er væltet.

(Fyrdirektoratet, 8. August 1949.)

1403. (P). Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Oro vestre Løb. Nye fyr tændes. Lystønder inddrages permanent.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/115 1949.*Tidspunkt.* Slutningen af August måned 1949.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I. I Slutningen af August måned 1949 vil følgende nye fyr, der leder E. om Lysegrund og gennem Oro vestre Løb i Isefjorden, blive tændt:a) *Losserup* fyr på 55° 46' (47") N. 11° 44' (51") E., på Tuse Næs ved W.-siden af Oro vestre Løb. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt, fast lys og lyse, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 180° til 207°. 3. Rødt i pejl. fra 216° til 234°.

2. Hvidt i — - 207° - 216°.

b) *Hønehalsen* fyr på 55° 46' (08") N. 11° 46' (14") E., på en båke på landgrunden E. for Hønehalsen. Fyret vil vise hvidt, rødt og grønt et-blink hver 2^s, blink 0,2^s, mørke 1,8^s, og vil lyse, som følger:

1. Rødt i pejl. fra 175°,0 til 252°,0. 4. Rødt i pejl. fra 343°,5 til 72°,0.

2. Grønt i — - 252°,0 - 338°,5. 5. Grønt i — - 72°,0 - 165°,0.

3. Hvidt i — - 338°,5 - 343°,5. 6. Hvidt i — - 165°,0 - 175°,0.

II. Efter tændingen af ovennævnte nye fyr vil følgende, nu midlertidigt inddragne lystønder være permanent inddragne:

1. Lysegrund E. lystønde: 55° 48' (57") N. 11° 46' (46") E.

2. Skinkelmæren — : 55° 46' (36") N. 11° 46' (12") E.

3. Hønehalsen — : 55° 46' (05") N. 11° 46' (20") E.

4. Eskeholm NW. — : 55° 45' (49") N. 11° 46' (29") E.

Kort Nr. 116.*Publikationer.* Danske Lods II, side 160 og 161. Fyrfort. Nr. 293, 295, 295 A, 296, 296 A og 297. Søm.fort., side 47, Nr. 3, 7, 10 og 12.

(Holbæk byråds havneudvalg, 5. Juli 1949.)

1404. Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 9.—27. August 1949, hver dag Kl. 0800—1700.*Position.* c. 56° 40',8 N. 12° 41',1 E.*Detaller.* I ovennævnte tid foretages skydeøvelser fra Ringenäs, c. 6 sm W. for Halmstad. Der skydes ud over søen mod luftslæbemål samt slæbemål på søen.

Fareområdet under skydningerne er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset mod NW. og S. af linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 304° og 192° indtil en afstand af 11 sm fra denne.

Højeste ordinat: 13000 m.

Når der skydes, er et rødt flag hejst ved skydepladsen.

Skydningerne afbrydes under skibes passage af skydefeltet. Det henstilles til de søfarende ikke unødvendigt at opholde sig inden for skydefeltets grænser under skydningerne.

(U. f. a. Nr. 31/1758. Stockholm 1949.)

1405. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg indsejling. Lystønde midlertidigt inddraget.
Position. c. 56° 53' N. 12° 29' E.

Detaller. Falkenbergs Ränna lystønde er midlertidigt inddraget på grund af eftersyn og er erstattet med en stage med kost. Lystønden vil snarest blive genudlagt.

(U. f. a. Nr. 31/1759. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1406. (T). Nordsøen. Humber—Elben rute. P. 11 fyrskib midlertidigt ombyttet.
Position. 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.

Detaller. P. 11 fyrskib er midlertidigt ombyttet med et andet fyrskib, der er mærket P. 11, og som viser hvidt gruppe-blink, fire-blink hver 36^s, blink 2^s, mørke 4^s, blink 2^s, mørke 4^s, blink 2^s, mørke 16^s.

Lufttågesignalet og radiofyr er uforandret. Reservefyrskibet udsender ikke undervandssignaler.

(N. f. S. Nr. 30/1991. Hamburg 1949.)

1407. Nordsøen. Humber—Elben rute. P. 15 fyrskib ombyttet. Fyrkarakter forandret.
Position. 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.

Detaller. P. 15 fyrskib er blevet ombyttet med et andet fyrskib, der ligesom det tidligere er mærket P. 15. Fyrkarakteren er forandret til hvidt gruppe-blink, to-blink hver 12^s, blink 0,2^s, mørke 2,8^s, blink 0,2^s, mørke 8,8^s.

Lufttågesignal og undervandssignal er uforandret.

Kort Nr. 91.

(N. f. S. Nr. 30/1990. Hamburg 1949.)

1408. (T). Danmark. Gravet rende over Graadyb Barre. Oplysning om tilsanding.
Tidligere E. f. S. Nr. 24/1077 1949 udgår.

Positioner. a) Graadyb Barre hvide 3-kost, mærket A: 55° 26' (08") N. 8° 15' (11") E.
 b) Graadyb Barre lystønde, mærket B: 55° 26' (27") N. 8° 15' (56") E.

Detaller. På grund af tilsanding er der i den gravede rende over Graadyb Barre for tiden mindre dybde end anført i kortet. Dybdeforringelsen optræder, som nedenfor anført. Dybderne er angivet til middelspringstids lavvande.

I. I o g i n æ r h e d e n a f S æ d e n s t r a n d f y r l i n i e (rendens midte, normal dybde: 6,7 m):

1. c. 340 m S. ½ W. for position a): 6,3 m.
2. c. 325 m E. for position a): 6,1 m.

II. R e n d e n s N W. - s i d e (normal dybde: 6,2 m.)

3. c. 120 m ESE. for position a) er dybden ved kanten af renden aftaget til 5,7 m.

III. R e n d e n s S E. - s i d e (normal dybde: 6,2 m.)

4. Fra c. 460 m S. ½ W. for position a) til c. 310 m SE. t. S. for position a) er dybden ved kanten af renden aftaget til 6,1—5,6 m. 6,2 m kurven har her skudt sig indtil 20 m ud i sejllobet.
5. S. for position b) er dybden ved kanten af renden på en strækning af 130 m aftaget til 6,1—5,7 m. 6,2 m kurven har her skudt sig indtil 25 m ud i sejllobet.
6. c. 260 m SE. for position b) er dybden ved kanten af renden aftaget til 5,6 m. 6,2 m kurven har her skudt sig 30 m ud i sejllobet.

(Vandbygningsdirektoratet, 5. August 1949.)

1409. England. Themsen indløb. Mouse. Oplysning om vrug.

Position. 51° 32' 15" N. 1° 04' 20" E.

Detaller. Mindste dybde over vruget på ovennævnte plads er 0,6 m.

(N. t. M. Nr. 1621. London 1949.)

1410. England E.-kyst. Great Yarmouth E. Oplysninger om vrage.

- I. *Positioner.* a. $52^{\circ} 33' 59''$ N. $2^{\circ} 05' 08''$ E.
 b. $52^{\circ} 34' 24''$ N. $2^{\circ} 05' 03''$ E.
 c. $52^{\circ} 33' 21''$ N. $2^{\circ} 03' 36''$ E.
 d. $52^{\circ} 33' 42''$ N. $2^{\circ} 04' 16''$ E.

Detaller. På ovennævnte pladser findes vrage, over hvilke mindste dybde er, som følger:

På position a:	14,6 m.
- — b:	14,0 m.
- — c:	15,2 m.
- — d:	14,9 m.

II. De i kortet angivne vrage

- 1) c. 0,3 sm SW. for position I a,
- 2) c. 0,6 sm NW. for position I c og
- 3) c. 0,3 sm NE. for position I d

findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1603. London 1949.)

1411. England E.-kyst. Outer Dowsing—The Would. Oplysning om vrage.

1. *Position.* c. $53^{\circ} 15' 55''$ N. $1^{\circ} 03' 50''$ E.

Detaller. Vraget på ovennævnte plads er fjernet; lystønden tæt SW. derfor er inddraget.

2. *Position.* $53^{\circ} 10' 42''$ N. $1^{\circ} 12' 01''$ E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage med en mindstedybde af 14,9 m. Vraget, der var angivet at ligge 0,2 sm N. for pladsen, findes ikke.

3. *Position.* $53^{\circ} 05' 37''$ N. $1^{\circ} 24' 05''$ E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage med en mindstedybde af 14,3 m. Vraget, der med en mindstedybde af 10,1 m var angivet at ligge tæt NW. for pladsen, findes ikke.

4. *Position.* c. $52^{\circ} 55' 10''$ N. $1^{\circ} 30' 35''$ E.

Detaller. Dybden over vraget på ovennævnte plads er 14,6 m. Vraglystønden, der var udlagt tæt NE. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1590. London 1949.)

1412. England E.-kyst. Humber Floden indsejling. Oplysninger om vrage.

- I. *Position.* c. $53^{\circ} 31' 25''$ N. $0^{\circ} 07' 15''$ E.

Detaller. Dybden over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 3,1 m til 3,4 m.

- II. *Position.* c. $53^{\circ} 31' 25''$ N. $0^{\circ} 10' 25''$ E.

Detaller. Dybden over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 0,9 m til 3,4 m.

(N. t. M. Nr. 1608. London 1949.)

1413. Skotland E.-kyst. Inverness Fjord. Fort George. Fyr nedlagt.

Position. c. $57^{\circ} 35' 00''$ N. $4^{\circ} 04' 30''$ W.

Detaller. De røde, faste fyr på ovennævnte plads er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1601. London 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1414. (T). Holland. Kystruten. HK 4 lystønde midlertidigt inddraget.**

Position. c. $51^{\circ} 37',4$ N. $3^{\circ} 14',7$ E.

(B. a. Z. Nr. 198/2816. 's-Gravenhage 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1415. Danmark. Nysted S. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1309 1949 udgår.

Position. c. 54° 37' N. 11° 44' E.

Detaller. Vraget af m/s *Siri* er fjernet.

(Fyrdirektoratet, 8. August 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1416. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 22.—25. August, 29. August—2. September og 5.—8. September, alle dage inclusive; hver dag Kl: 2100—2400 og den påfølgende dato Kl. 0000—0200.

Positioner. 1. 56° 08',0 N. 10° 18',0 E.

2. 56° 03',5 N. 10° 34',0 E.

3. 56° 00',0 N. 10° 29',5 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum vil der blive afholdt skydning med kanon i et område, der begrænses af de rette linier gennem positionerne 1, 2 og 3.

Skibe advares imod at passere eller tage ophold i dette område inden for de anførte tidsrum, og luftfartøjer advares mod at passere området i mindre end 1000 m højde.

Anm. Foruden de almindelige skibsllys vises følgende lys:

a) Skydende skibe: 1 rødt lys, synligt hele horisonten rundt, hejst på toppen.

b) Slæbefartøjet: 2 hvide lys, lodret for hinanden, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen.

Under skydningerne vil der blive anvendt såvel projektør som lysraketter til belysning af skydeskiverne.

Anvisninger fra afvisningsfartøjerne skal straks efterkommes.

Marineministeriet påtager sig intet erstatningsansvar for skader forvoldt på personel eller materiel inden for området i de anførte tidsrum.

(Marineministeriet, 8. August 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 30, dated 23rd July, 1949.

(Last corrections: Weekly Edition No. 27, dated 2nd July, 1949.)

Volume I.

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No. Page.</i>		
1472	13	PE Route. <i>Amend</i> colour of all PE Bouys to read:— <i>R.W.V.S.</i>
1473	17	ESBJERG Approach. <i>Amend</i> position og „O” GRAA-DYB Buoy to read:— Lat. 55° 25' 36" N., long. 8° 14' 00" E.
1474	39	ZASSNITZ—SWINOUJSCIE Link. No. 4 Buoy. <i>Delete</i> „1 ball.” No. 3 Buoy. <i>Delete</i> „1 ball (Occ. 4 sec.)”: No. 2 Buoy. <i>Amend</i> description to read:— <i>R.W. Cheq. Cigar-shaped.</i> No. 1 a Buoy. <i>Amend</i> description to read:— <i>R.W. Cheq. Cigar-shaped.</i> No. 14 Buoy. <i>Amend</i> light characteristics to read:— <i>(Gp. Fl. (2) 9 sec.).</i>
1475	46	STRALSUND Approach. Position (i). No. 4 Buoy. <i>Delete</i> „1 ball.”
1476	47	SWINOUJSCIE Approach. Position (ix). No. 14 Buoy. <i>Amend</i> light characteristics to read:— <i>(Gp. Fl. (2) 9 sec.).</i>
1477	49	ZASSNITZ N. Approach. (i) No. 7 Buoy. <i>Add</i> to description:— <i>Whistle.</i> (ii) <i>Delete</i> „Thence via 1 intermediate buoy No. 6 a (B.W. Cheq. with pole) to:—” (iii) No. 5 a Buoy. <i>Delete</i> „with pole.”

Volume II.

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No. Page.</i>		
1478	54	<i>Delete</i> Routes 6/4, 6/5, 6/9, 18/2, 18/3 18/6, 18/39, 18/41 and 18/47.
1479	55	No. 2 (b) Danger Area. <i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1480	55	No. 6 (b) Danger Area. <i>Delete</i> all, and <i>substitute</i> :— No. 6 (b) Danger Area. Olbia. The area within the arc of a circle of radius 2 miles centred in position Lat. 40° 55' N., long. 9° 35' E., and which lies eastward of a line drawn 000° and 180° through Isolotto Bocca Light.

[Continued

<i>Correction</i>		
<i>No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1481	55	No. 6 (c) Danger Area. <i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1482	55	No. 9 (a) Danger Area. <i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1483	56	No. 9 (d) Danger Area. <i>Delete</i> existing limits, and <i>substitute</i> :— Area bounded by lines joining the following positions:— (i) Lat. 43° 20' 00" N., long. 10° 18' 00" E. (ii) — 43° 20' 00" N., — 10° 26' 00" E. (iii) — 43° 18' 00" N., — 10° 27' 00" E. (iv) — 43° 18' 00" N., — 10° 19' 00" E.
1484	56	No. 18 (c) Danger Area. <i>Delete</i> all, and <i>substitute</i> :— No. 18 (c) Danger Area. Aegean. Dodecanese. The area bounded by lines joining the following positions:— (i) Lat. 37° 20' 20" N., long. 26° 37' 00" E. (ii) — 37° 23' 30" N., — 26° 54' 30" E. (iii) — 37° 16' 42" N., — 27° 05' 00" E. (iv) — 37° 00' 30" N., — 27° 13' 30" E. (v) — 36° 55' 12" N., — 27° 10' 48" E. (vi) — 36° 56' 00" N., — 26° 59' 27" E. (vii) — 37° 06' 00" N., — 26° 56' 20" E. (viii) — 37° 14' 00" N., — 26° 37' 00" E.
1485	57	No. 18 (k) Danger Area. <i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1486	57	<i>Insert</i> new Danger Area as follows:— No. 18 (p) Danger Area. Aegean. Stampalia Island. The area bounded by lines joining the following positions:— (i) Lat. 36° 36' 00" N., long. 26° 16' 00" E. (ii) — 36° 39' 00" N., — 26° 25' 00" E. (iii) — 36° 32' 00" N., — 26° 35' 30" E. (iv) — 36° 24' 00" N., — 26° 38' 00" E. (v) — 36° 24' 00" N., — 26° 19' 00" E.
1487	57	ROUTES 6/4 and 6/5. <i>Delete</i> paragraphs. Routes no longer required.
1488	58	ROUTES 6/6. <i>Amend</i> position (a) to read:— (a) Lat. 40° 56' 30" N., long. 9° 36' 45" E.
1489	58	ROUTE 6/9. <i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1490	60	ROUTE 18/2. <i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1491	61	ROUTE 18/3. <i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1492	61	ROUTE 18/6. <i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1493	61	ROUTE 18/7. <i>Delete</i> all, and <i>substitute</i> :— ROUTE 18/7. STAMPALIA Approach. (P. Maltezana).

[Continued

Correction
No. Page.

Correction.

Width between (a) and (b) 2 miles, thence 1 mile where safe navigation permits.

Note.—Position (a) is on the Eastern limit of No. 18 (p) Danger Area on British Admiralty Chart No. 872.

Centre line joins following positions:—

(a) 8.6 miles 084° from Skala F.R. Light.

(b) 5.45 miles 080° from Skala F.R. Light.

Thence as safe navigation permits to:—

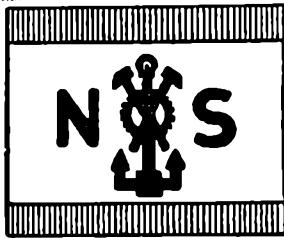
(c) 2.3 miles $065\frac{1}{2}^{\circ}$ from Skala F.R. Light.

Thence to harbour, anchoring in the bay as requisite.

- 1494 63 ROUTE 18/36. *Delete* all, and *substitute*:—
ROUTE 18/36. PORT KALIMNO Approach.
Enter Danger Area 18 (c) in position 1.15 miles 140° from Kalimno Breakwater Light and proceed, as safe navigation permits, to harbour but on no account passing East of a line drawn 1.25 miles 140° from a position 5 cables 083° from Kalimno Breakwater Light.
- 1495 63 ROUTE 18/39. *Delete* paragraph. Route no longer required.
- 1496 63 ROUTE 18/41. *Delete* paragraph. Route no longer required.
- 1497 64 ROUTE 18/47. *Delete* paragraph. Route no longer required.
- 1498 68 ODESSA Approach. *Add* Note as follows:—
Note.—Information is received from time to time by I.R.R.A. Executive that a route approaching Odessa from the south, to the westward of No. 14 (a) Danger Area, is at present being given to shipping by the local routeing authority:

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 hurtigste vej hjem

for Dem selv og de pakker, De ønsker at sende, er luftvejen. Foretræk vore egne lufruter, de går direkte til Danmark på de færrest mulige timer. Se fartplanerne, der er fremlagt i de danske sømandsmissioner verden over. Få oplysninger og billetter hos rejsebureauerne.

SAS

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSHÆLEØEN 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



JAN M. LYNGBY
INGENIØR- & MASKINFORRETNING

SKIBS-
HJÆLPE-
MASKINER

KJØBENHAVN K
TOLDBODGADE 18
TELEF. C. 13 779 - 15 779
TELEGRAM-ADRESSE: JANBY

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 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,5 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-Registrertonnagen + 13 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 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 Skibsforødenheder, o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelabro-Agfiten er midlerudigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for 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. Lodspege 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 vedkomne Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen, Tørdokke 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 pneumatisk Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryseurum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJER

Dybdet ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og paa slusestrøskelen 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 barron til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtetønder og flere fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Lodspege efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 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 samt 2 mobile benzinelektriske kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, Jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for byttedand. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

HELSINGØ

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,5 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde. 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. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

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. 300 R.T. 13 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektrifloet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBØR

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 1,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekrone 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. 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 Hjelmp af en organiseret Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhallingsplade, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 & 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBIN

Indsejllingsløbet Nord for 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, 30 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangen 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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

FRA UGE TIL UGE

ET KRAFTIGT MEN MINDRE VELOVERVEJET ANGREB

Formanden for Centralorganisationen af Metalarbejdere, hr. Hans Rasmussen, rettede fornylig gennem en udtalelse til Berlingske Aftenavis et meget kraftigt, men mindre velovervejet angreb dels på de danske skibsværfter, specielt B. & W., på grund af nogle midlertidige afskedigelser, og dels på de danske rederier, der beskyldtes for at handle unationalt ved at placere reparationsordrer på tyske værfter.

Hr. Hans Rasmussen udtalte bl. a.: »Afskedigelserne skyldes bl. a., at rederne lægger deres reparationer på tyske værfter. Det er efter vor opfattelse en unational handling at placere ordrerne i det land, der har ødelagt os, og som nu, fordi det fyldes med amerikanske subsidier, og fordi arbejderne arbejder på overarbejde, natarbejde og skifteholdsarbejde til elendige lønninger uden den mindste ekstrabetaling, kan konkurrere alle andre ud.

Vi agter under disse forhold overhovedet ikke at forsøge på at konkurrere med Tyskland. Det lader sig ikke gøre. Og hvis rederne ikke kender deres besøgstid og forstår, at de af nationale grunde ikke kan fare til Tyskland med deres reparationer, fordi de dér kan udføres lidt billigere og hurtigere, må vi ved alle midler, politiske såvelsom faglige, belære dem om, at denne praksis ikke kan fortsætte.«

Hr. Hans Rasmussen skyder utvivlsomt med disse udtalelser højt over det i og for sig prisværdige mål, han har sat sig, nemlig at sikre sine medlemmer tryghed og beskæftigelse. Lykkedes det virkelig for ham ved anvendelse af alle midler, politiske såvelsom faglige, at få forhindret, at danske skibe blev repareret i Tyskland, ville han ikke af den grund have elimineret den tyske konkurrence fra danske værfter, for, som Politiken skrev: »Intet dansk politisk indgreb kan forhindre hollændere, englændere, svenskere og nordmænd i at sende deres skibe til tyske værfter, og hvis de gør det, hvor er vi så henne? Vi bygger og reparerer jo meget for udlandet, og mistede vi den forretning, ville følgerne blive højst uheldige ikke alene for vor økonomi, men også for beskæftigelsen.«

Det eneste sikre resultat, hr. Rasmussen vil opnå gennem et politisk indgreb i spørgsmålet om reparationer af danske skibe, der jo forøvrigt ikke foregår alene på tyske værfter, men også på hollandske og belgiske f. eks., er da det, at dansk skibsfart vil blive yderligere handicappet i den stadig hårdere konkurrence ude på verdenshavene, særlig på grund af det tidstab, de længere ophold på danske værfter vil forvolde.

De danske værfter arbejder, som vel alle ved, fortrinligt og lige så godt, og i mange tilfælde bedre, end mange udenlandske, men de arbejder desværre ofte langsommere. Årsagen hertil er dels, at værfterne mangler moderne tidsbesparende maskiner. »Lad den danske skibsbygningsindustri få adgang til at købe de maskiner, der sælges i dollars,« udtaler ingeniør C. A. Møller, B. & W. »De er billigere, og de kan give os en rationalisering, så skal vi nok klare os. Hvorfor kan man ikke stille et dollarheløb til rådighed for skibsværfterne til indkøb? Skibs-

bygning er i høj grad et valutaskabende erhverv, og vore værfter skaffer, ligesom rederne, masser af dollars og anden fremmed valuta til landet.« Men også arbejdstempoet på værfterne burde med hr. Rasmussens støtte kunne sættes højere op.

Det er ikke de lavere priser, der får rederne til at søge udenlands med de nødvendige reparationer, til Tyskland f. eks., hvor disse arbejder i parentes bemærket ikke, som almindeligt antages, koster os dyrebare dollars, idet betalingen for dem indgår i den almindelige dansk-tyske handelsoverenskomst, og da Tyskland får mere fra Danmark, end vi derfra, bliver der ikke tale om nogen remittering.

Det, der er det afgørende for rederne i spørgsmålet om reparationssted, er tidsfaktoren. Jo hurtigere skibet bliver færdigt, des bedre er det, også fra et dansk samfundsøkonomisk synspunkt. Linieskibe, der bliver taget ud af deres rute for reparation, skal være klar til at gå ind i ruten igen til et bestemt tidspunkt, for at regelmæssig besejling kan opretholdes. Trampskibene er ofte sluttet på et certeparti med cancelleringsdato, og det er her, særlig under et faldende fragtmarked, af stor betydning, at reparationen bliver hurtigt og rettidigt udført. Jo hurtigere et skib bliver repareret, desto hurtigere bliver det i stand til at indtjene hårdt tiltrængt fremmed valuta.

Og det er, som allerede nævnt, tidsmæssigt, danske værfter ligger i agterhånden.

Hr. Hans Rasmussen synes gennem sit uovervejede angreb på de danske rederier ganske at have overset, at skibsfarten i hele sit væsen er så internationalt præget, at den må tage sine kår, som de nu bydes ude i den verden, hvor den skal virke, selvom det så for en overfladisk betragtning kan synes, at den i visse tilfælde kan træde nationale interesser for nær, og skibsreder Chr. Harhoff havde så givet ret, da han tilbageviste Hans Rasmussens angreb med disse ord: »Jeg må bestemt tage afstand fra, at rederierne handler unationalt. Det har altid været således, at vi kunne placere vore ordrer på såvel nybygninger som på reparationer, hvor vi ville. Dansk rederierhverv tjener i høj grad penge til landet ude i verden, og man må som følge heraf også kunne handle der. Dette erhverv er så internationalt betonet, at det må kunne arbejde under fuld frihed.«

HÆDER TIL DANSKE SØMÆND

Ved en smuk højtidelighed i den amerikanske ambassade d. 19. ds. overrakte den amerikanske chargé d'affaires, mr. Edward J. Sparks på sin regerings vegne USA's Maritime Commissions medalje »Mariners medal« til 15 faldne danske søfolks efterladte. De 15 søfolk gjorde under den anden verdenskrig tjeneste i den amerikanske handelsflåde.

I en kort indledningstale hyldede mr. Sparks de faldne søfolk for deres heltemodige indsats under krigen og citerede næstformanden i USA's Maritime Commission J. Grenville Mellens ord i en skrivelse, der ledsager medaljen: »Der er intet, jeg kan gøre eller sige, som vil kunne erstatte Dem tabet af Deres kære. Han er gået bort, men han er gået bort

med ære og sammen med gode patrioter. Lad mig samtidig med at give udtryk for mit lands dybe sympati også udtale dets taknemlighed for den loyalitet, han udviste, og det offer, han bragte.»

DANSK SKIBSBYGNING

Tidsskrift for Industri har med udstillingen Skibet som baggrund ladet sit d. 15. ds. udkomne nummer fremtræde som et specielt skibsbygningsnummer med bidrag af ingeniør C. A. Møller, direktør H. P. Christensen, professor C. W. Prohaska, direktør Viggo Meyer og skibsinspektør Axel Rohde.

Direktør H. P. Christensen fastslår i sin artikel, at de danske værfter i dag i teknisk henseende står fuldt på højde med de bedste udenlandske.

Konkurrencen på verdensmarkedet er den afgørende faktor for dansk skibsbygning fremover, skriver direktør H. P. Christensen videre. Vi har tidligere ud fra vore erfaringer ofte fremhævet, at det ikke er nok at kunne bygge smukke og gode skibe, men det er nødvendigt for at kunne få ordrer, at skibene kan leveres til fuldt konkurrencedygtige priser. De danske værfter har endnu gennemgående beskæftigelse ca. 2 år fremover, og enkelte værfter har ordrer, der strækker sig længere fremover, men konkurrencen er allerede sat hårdt ind. Den nødvendige genopbygning af handelsflåden efter krigen er allerede langt fremskredet i alle lande, og når de i ordre værende skibe er færdige, vil tonnagebehovet være fuldt dækket.

Den skibsbygningskapacitet, der nu er i hele verden, vil sikkert i løbet af kort tid vise sig at være alt for stor, men indenfor dansk skibsbygning har vi troen på, at vi med vor høje tekniske udvikling og den anseelse, dansk skibsbygning overalt nyder, også fremover vil kunne få ordrer under forudsætning af, at vi er fuldt konkurrencedygtige. Konkurrencedygtigheden er bestemt af de tekniske anlæg og den arbejdsindsats, der gøres. Når vore anlæg og vor teknik står fuldt på højde med det bedste i udlandet, og når den gode ånd og arbejdsglæde, som tidligere herskede fra den højeste til den laveste indenfor dansk skibsbygning, genskabes, skulle udsigterne for vor industri også fremover være gode, og — udtaler direktør H. P. Christensen — udstillingen er et udtryk for viljen til at gøre en indsats for konsolidering af dansk skibsbygningsindustri stilling på verdensmarkedet.

— — —

Der er for tiden 29 skibe på 119.870 brt. under bygning ved danske værfter. Knap halvdelen, nemlig 10 skibe på 56.000 brt., er for udenlandsk regning. Tre skibe på 23.700 brt. bygges for Frankrig, et skib på 4.100 brt. for Island og seks skibe på 28.200 brt. for Norge. Ved udgangen af marts d. å. var der 31 skibe under bygning med en tonnagemængde på 119.456 brt. Også den stærke stigning af behovet for tankskibe mærkes herhjemme. Op mod 25 pct. af nybygningstonnagen omfatter således bygningen af motortankskibe, der beløber sig til 31.150 brt. fordelt på tre skibe.

SØFARTENS BIBLIOTEK

Den 16. august var en mærkedag for Søfartens Bibliotek, som blev stiftet på denne dag for 10 år siden ved en sammenslutning af de daværende mindre biblioteker, som forsynede forskellige kategorier af skibsbesætningerne med bøger.

Bestyrelsen kom til at omfatte repræsentanter for alle interesserede kredse: Officerernes og mandskabernes organisationer, rederiforeningerne, marinen

og sømandsmissionen samt undervisningsministeriet.

Søfartens Biblioteks formål er at forsyne alle danske skibe med bøger, og der er lagt megen vægt på at gøre udlånet så smidigt som muligt. De enkelte skibe kan få byttet deres bogbeholdning i hovedbiblioteket, når de kommer til dansk havn, men desuden har de chance for at bytte bøgerne også i fremmede havne, hvis de der møder et andet dansk skib, som har Søfartens Biblioteks bøger ombord. For de mange danske skibe, som i årevis sejler i oversøisk fart, er det af stor betydning på denne måde at kunne få fornyet deres bogbestand. Udlånet ombord forstås af en af skibets officerer, hvis særlige interesse for sagen ofte viser sig at være af afgørende betydning for mandskabets opdragelse til at udnytte fritiden til læsning. Læsetrangen hos de søfarende er steget kolossalt i de år, biblioteket har virket. Eksempelvis skal nævnes, at udlånet ombord i 1940/41 gennemsnitligt kun var 3,40 bøger pr. mand, medens det nu er steget til 14,25 bøger pr. mand årligt.

Bibliotekets virksomhed kom dog ikke udelukkende til at bestå i udlån af bøger. I 1940/41 foreslog dets leder, kaptajn E. Juel-Hansen, at Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben i fællesskab skulle foranstalte underholdningsaftener for søfolk, og disse aftener viste sig hurtigt at være til stor glæde for søfolkene. De er blevet fortsat lige siden med undtagelse af en enkelt sæson i besættelsens sidste tid, hvor forholdene umuliggjorde deres afholdelse.

Krigen forsinkede i høj grad bibliotekets vækst. Intet andet dansk bibliotek blev ramt i den grad som Søfartens Bibliotek, som mistede bøger med næsten hvert eneste skib, der gik tabt. Trods meget store bogindkøb er bogbestanden derfor kun vokset langsomt, og en medvirkende årsag hertil var, at biblioteket ved starten kun rådede over bøger, som allerede den gang var medtagne og slidte. Biblioteket gør dog alt for at holde bogbestanden på så højt et niveau som muligt, både med hensyn til antal, udseende og kvalitet, og i de 10 år er der indkøbt for ialt kr. 299.800,—. Dette har naturligvis kun været muligt ved, at biblioteket fra alle sider har mødt forståelse og velvilje og har modtaget betydelige bidrag, både fra privat side og fra staten.

En særlig gren af Søfartens Biblioteks virksomhed er studiamsamlingen, som blev oprettet i 1940/41. Den er offentlig tilgængelig, og i årenes løb har bibliotekets personale hjulpet mange med besvarelse af søfartstekniske og søfartshistoriske detailspørgsmål. Der kommer mange forespørgsler lige fra betydningen af søfartsudtryk fra ældre tid og til de nyeste tekniske opfindelser, og biblioteket arbejder stadig på at udvide samlingen. Under arbejdet hermed viste det sig, at der var visse dele af søfartshistorien, som kunne trænge til nærmere belysning i den hjemlige litteratur, og dette førte ganske naturligt til, at Søfartens Bibliotek påbegyndte sin egen forlagsvirksomhed og i årenes løb har udgivet ialt 7 skrifter af søfartshistorisk indhold. Af de vægtigste af publikationerne kan nævnes »Søkortets Stednavne«, »Om Ankre« og »Obeliskskibe«.

En så levende og populær institution som Søfartens Bibliotek har brug for mange penge til opretholdelsen af virksomheden, og navnlig håber biblioteket snarest at kunne flytte over i større og bedre lokaler. En sådan flytning vil imidlertid belaste bibliotekets budget betydeligt, men i betragtning af den service, biblioteket yder de søfarende, håber biblioteket med rette at møde forståelse for sit arbejde og finde stadig nye bidragydere, som vil støtte bibliotekets bestræbelser for at højne den danske sømandsstand.

UGENS FRAGTBERETNING

Der har ikke været nogen bedring at spore på fragtmarkederne i den forløbne uge. I transatlantisk fart er kulbefragtingerne fra Hampton Roads til Europa praktisk talt gået i stå. En enkelt båd sluttedes for kul fra Northern Range til Nordfrankrig til \$5.65, og Hampton Roads/Sverige noterer forskellige kulladninger til omkring sv. kr. 23 for mellemstor tonnage. I korn har der været noget større aktivitet. Fra Churchill til UK/Cont. er der sluttet adskillige både til 9/3d. pr. qr.; fra St. Lawrence til UK/Cont. ligger raten uforandret på 7/- pr. qr., og St. Lawrence/Antwerpen eller Rotterdam er sluttet til \$5 og senere til \$5.25. Korn fra Northern Range til Grækenland fik tonnage til \$9.25, og fra Northern Range til Cont. Antwerpen/Hamburg Range opnåede amerikansk tonnage rate mellem \$5.80 og \$5.95 basis Antwerpen eller Rotterdam. Kul fra Hampton Roads til Rio betaltes med \$5.

Fra Cuba til UK. er sluttet yderligere tonnage for *Food Ministry's* regning til 52/6d., og en 9.500 ts. græsk båd fik \$7 fio. med Cuban taxes for befragternes regning for sukker fra Havana til Dunkirk.

Fra Golfen er der sluttet amerikansk tonnage for korn til Antwerpen/Hamburg Range til \$7.30 basis Antwerpen eller Rotterdam, men for en græsk båd betaltes der kun \$5.75, ganske vist med fri losning. Endvidere kan nævnes: korn Golfen/Vestitalien til rater mellem \$10.25 og \$10.50 for amerikansk tonnage, og for 8.500 ts. sulphur Galveston/ECUK. 40/-.

River Plate markedet er stadig sløjt. En 8.500 ts. 60 cbft. båd sluttedes n.a. San Lorenzo til Bremen eller Hamburg til 46/-, og en 9.000 tonner accepterede Bahia Blanca/Antwerpen-Hamburg Range til 45/6d. Malm fra Brasilien til Mobile sluttedes til \$5.

Vestkysten af Sydamerika er stadig livløs. For salpeter fra Chile til Alexandria indikeres 55/-. Sukker fra Peru til USNH. er stadig i markedet til omkring \$11, og fra Vestkysten af Mexico til 1 havn Antwerpen/Hamburg Range og 2 norske havne indikeres 55/- basis 1 lossehavn. Ris fra Ecuador til Manilla noterer omkring \$ 13.50.

Nordpacific markedet er uden ændringer. For korn fra British Columbia til UK. er betalt 55/- for

sept. og 52/6d. for oktober lastning. For lumber og stykgods paa fio. basis er betalt 57/6d. for oktober tonnage.

Østens markeder er også uforandrede. En enkelt båd sluttedes for zincconcentrates fra Japan til Antwerpen eller Rotterdam til \$8.25, men iøvrigt er efterspørgslen indskrænket til lokalforretning.

Australien er ved at vågne op, og der sluttet adskillige både for korn til UK. på basis af 50/- for bulkhvede ex silo fra Vestaustralien med de sædvanlige tillæg. Sukker fra Queensland til UK. er sluttet til den uændrede rate af 70/-. Et 5.000 ts. motorskib sluttedes for mel i sække fra Vestaustralien til Mauritius til 52/6d., og i kombination hermed for sukker fra Mauritius til UK. til 47/6d.

Fra Sydafrika kan nævnes: majs fra Cape Town til Alexandria til 65/-, kul fra Durban/Buenos Aires til 27/6d. og kul Durban/Vestitalien til 32/6d.

Middelhavsmarkederne er uden væsentlige ændringer. Af ugens slutninger kan nævnes: Algier/UK. 24/6d. for 4.200 ts. jernmalm, Bona/UK. 23/6d. for 9.000 ts. jernmalm, Huelva/Antwerpen 19/3d. for 2.300 ts. pyrites, Saffi/Danmark 21/6d. for 7.000 ts. fosfat.

I vore nære farvande mærkes en smule bedre efterspørgsel efter tonnage for kul og koks, fortrinsvis for prompt lastning, men raterne er stort set uændrede. For en større kontrakt rug fra Polen til Kiel og tyske nordsøhavne indikeres den lave rate af 12/6d. fio. Trælastmarkederne har været lidt livligere. Timber Control har således taget mange både, såvel fra Østersøen som fra Hvidehavet. Blandt de sidste kan nævnes: 525 stds. Mesane/ECUK. 195/-, 250 stds. Mesane/ECUK. 200/-, 850 stds. Archangel/ECUK. 170/-.

På timechartermarkedet er efterspørgslen meget ringe i øjeblikket. De engelske linierederier får nu moderne oliebrændere på omkring 10.000 ts. for trip ud til omkring 12/-, 13/-. Et 9.500 ts. motorskib med ca. 11 mils fart er sluttet for 12/15 måneders Pacific fart til 14/-, og for en moderne oliebrænder på 9.250 ts., ca. 11 mils fart, er betalt 13/6d. for en transatlantisk rundtur.

TRAFIKEN PÅ KØBENHAVN

I juli måned indkom til Københavns havn ialt 2420 skibe på tilsammen 760.862 netto-registertons, deraf fra indlandet 1679 damp- og motorskibe på 322.382 tons, og 10 sejlskibe på 2705 tons og fra udlandet 721 damp- og motorskibe på 434.161 tons og 10 sejlskibe på 1614 tons. Alle de nævnte sejlskibe var danske, hvorimod 14 flag var repræsenteret blandt de indkomne damp- og motorskibe.

OPLÆGNINGEN TRUER

Mange skibsredere ved Bristolkanalen er begyndt at lægge deres skibe op på grund af de høje bunkerpriser og det store fald i fragterne, der indtraf for nogen tid siden. Den kategori af skibe, der hidtil er blevet mest berørt af disse oplægninger, er kulfyrede skibe på 8—10.000 tons. Disse skibe bruger hver ca. 35 tons kul om dagen, og med de nuværende bunkerpriser på ca. 4 £ pr. ton finder rederne det umuligt at beskæftige disse ældre skibe med udsigt til fortjeneste. Man regner med, at oliefyrede skibe p. t. kan drives 30 til 40 pct. billigere end kulfyrede, men en ombygning af disse til oliefyring er altfor høj. Det koster således rundt regnet 30.000 £ at bygge en 8—10.000 tonner om.

Det er imidlertid ikke alene britiske skibe, der

trues af oplægningen. Adskillige britiske mæglere har således fået forespørgsler fra udenlandske redere om, hvad det koster at lægge skibene op i britiske havne. Selv mindre skibe har måttet lægges op. I rederkredse håber man imidlertid, at disse øjeblikkelige vanskeligheder kun er et tidsfænomen, og at situationen snart vil bedres igen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fra danske værfter

Ifølge en opgørelse pr. 18. august er der ved fire danske værfter for norsk regning bestilt ialt 16 skibe på tilsammen 136.400 tons d.w. Disse bestillinger fordeler sig således:

Burmeister & Wain: To 8800 tons motorskibe til Sigurd Herlufson & Co., Oslo, et 8400 tons motorskib til Fearnley & Eger, Oslo, et 2800 tons motorskib til Lorentzens Rederi Akts., Oslo, et 8400 tons motorskib til A. F. Klaveness & Co., Oslo, og tre 13.250 tons motor-tankskibe til henholdsvis Skjelbreds Rederi, Kristiansand, Jacob Odland, Haugesund, og A. I. Langfeldt, Kristiansand.

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri: To 3000 tons kølemotorskibe til Per Gjerding, Bergen.

Nakskov Skibsværft: Tre 15.500 tons motor-tankskibe til henholdsvis Akts. Sama (S. Herlofson & Co.), Oslo, Leif Erichsen, Bergen, og Akts. Uglands Rederi, Grimstad.

Aalborg Værft: To 2100 brutto-registertons motorskibe til Bergenske Dampskibsselskab og et 2100 brutto-registertons motorskib til Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Verdens største trawler bygges på dansk værft

Frederikshavns Flydedok & Skibsværft har sluttet kontrakt med det franske rederi Huret-Compagnie vedrørende bygningen af en moderne dieselmotor-trawler på ikke mindre end 1700 tons.

Den nye trawler vil blive udstyret med en 1350 hk. B. & W.-motor samt en række hjælpemotorer såvel til skibets drift som til brug ved fiskeriet.

Stigende skibstrafik på Dobbeltzonen

Skibstrafikken i dobbeltzonens havne steg i indeværende års 1. kvartal med 4,8 mill. brt. til 20 mill. brt. Med undtagelse af Lübeck og Nordenham har alle større havne kunnet udvide trafikken.

Forenings-registeret

»*Dansk Skibsadoption*« af København, der er stiftet 1948 med vedtægter senest ændrede 21. september 1948. Foreningens formål er: At knytte forbindelsen mellem dansk skole og dansk søfart, hvilket formål bl. a. søges opnået gennem danske skolers adoption af skibe. Foreningens kendetegn er: Et stokanker, på hvis læg ses gengivelsen af en ugle.

Boganmeldelse

Vore Skibe af Louis E. Grandjean & B. v. Munthe af Morgenstjerne. Andr. Fred. Høst & Søns forlag.

Samtidig med udstillingen »Skibet« i Forum udsender Høst & Søns Forlag en bog om dansk søfart af Louis E. Grandjean og B. v. Munthe af Morgenstjerne. Selv om bogens fremkomst ikke skyldes denne udstilling, har de begge samme mål, nemlig at vække interesse for og oplyse om vor skibsfart.

Vore Skibe er skrevet for ungdommen og for dem, som kun kommer på søn i ny og næ som passagerer — altså for »landkrabber«, som måske ikke engang kender forskel på styrbord og bagbord.

Støttet af ca. 90 fotografier og tegninger fortæller bogen om livet på søn og om skibsfartens mange problemer — om skibsbygning — og skibstyperne — om rederivirksomhed — om livet ombord — om navigationen (Radar, Decca o. s. v.) — om farerne på havet — om »hjælpetropperne« og om uddannelsen. Plancher i fire farver viser skorstensmærker og rederiflag samt signalflagene.

Indledningen, kapitlerne 6—9 og afslutningen er skrevet af Louis E. Grandjean. Kapitlerne 1—5 er skrevet af B. v. Munthe af Morgenstjerne, der også har foretaget billedredaktionen. Omslaget og tegningerne er af Mogens Moe.

Prisen er kr. 12,50.

PERSONALIA**Ordensdekorationer**

Lodsformand A. F. S. Clementsen, Grønsund lodseri, lods og lodsformand N. C. Nielsen, Aalborg-Nørresundby lodseri, J. F. G. Mogensen, Nakskov, har fået tildelt den kgl. belønningsmedalje af 2. kl. med krone, lodserne A. E. E. Gotfredsen, Rudkøbing, og Karl Albertsen, Albuén lodseri, har fået den kgl. belønningsmedalje af 2. kl.

60 år

Fører i Det Østasiatiske Kompagni, kaptajn Chr. Nielsen, fylder den 29. august 60 år. Kaptajn Nielsen er fører af m.s. *Kambodia*.

50 år

Fører i D/S »Dannebrog« kaptajn E. W. Møller, fyldte den 23. august 50 år. Kaptajn Møller er fører af s.s. *Brattingsborg*.

*

Den 29. august fylder kaptajn A. Paulsen 50 år. Kaptajn Paulsen er fører af m.s. *Arusa*.

*

Den 30. august fylder kaptajn A. D. H. Knudsen 50 år. Kaptajn Knudsen, der er fører i D.F.D.S., er bosiddende i Esbjerg.

Positionsliste pr. 23. august 1949**Dania**

Cyrl afg. Gdynia 23.8. til Dunkirk, London, Danmark. — *Danholm* ank. Bedibunder 17.8., derefter Bombay. — *Danklint* pass. Hollenau 21.8. på vej til Grimsby, Immingham, Vejle. — *Danvig* ank. Puerto Cabello 19.8. — *Tovelil* afg. Zonguldak 18.8. til Jugoslavien, England.

Dannebrog

Aggersborg afg. Puerto Cabello 19.8. til New York. — *Brattingsborg* ank. Tel-Aviv 21.8., derefter til Sfax. — *Dansborg* afg. Adelaide 12.8. til Philippinerne. — *Ellensborg* ank. Bilbao 20.8., derefter til Portugal. — *Frederiksborg* ank. Pugwash 22.8., derefter til U.K. — *Lilleborg* ank. Gdansk 19.8., derefter til London. — *Nordborg* ank. Kbhvn. 14.8., derefter til Blyth. — *Skodsborg* ank. Sukkertoppen 21.8., derefter til Ivigtul. — *Taarnborg* ank. Gdynia 19.8., derefter til Zonguldak. — *Uranienborg* ank. Havana 11.8. — *Ørneborg* afg. Norfolk 19.8. til Køping.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Lissabon 19.8. — *Bornholm* afg. Dakar 4.8. til Durban. — *Bretagne* afg. Bissau 19.8. til London. — *Grønland* afg. Kiel 24.8. til Luleå. — *Halland* rep. Helsingør. — *Irania* afg. Abadan 22.8. til Danmark. — *Normandiet* pass. Algier 21.8. på vej til Tyrkiet. — *Skaane* afg. Harstad 21.8. til Zaandam. — *Slesvig* ank. Yokohama 20.8.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Kiel 14.8., forv. ank. La Méde, Frankrig, 24.8., derfra til Kbhvn. og Nyborg. — *Esso København* afg. Nyborg 23.8. til Curacao og Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 26.8., derfra til Aruba og Curacao. — *Scandia* afg. Kbhvn. 24.8. til Curacao og Aruba.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Blyth 27.8., derefter Aarhus. — *Concordia* forv. afg. Aalborg 27.8. til Gdynia. — *Dania* forv. afg. Kbhvn. 26.8. til Gdansk. — *Hafnia* forv. ank. Kbhvn. 23.8. — *Scandia* forv. afg. Kolding 26.8. til Gdansk/Gdynia.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Stettin 22.8. — *Wm. Th. Malling* afg. Aalborg 23.8. til Stettin. — *I. P. Suhr* ank. Kbhvn. 24.8.

D. F. D. S.

Alabama ank. Antwerpen 20.8., udlosset 22.8. — *Argentina* ank. New Orleans 21.8., derfra til Mobile/Hampton Roads/Baltimore/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Arizona* ank. Kbhvn. 12.8. — *Arkansas* afg. Dunkirk 19.8. til Malta, Piræus, Megara, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Bergenhus* ank. Aalborg 19.8., derfra forv. 27.8. til London. — *Bolivia* afg. New York 10.8. til Oslo/Kbhvn./Aarhus/Kalmar, ank. Oslo 23.8. — *Brasilien* afg. Bona 18.8. via Algier for bunkers til Middlesbrough, afg. Algier 20.8., pass. Gibraltar 22.8. — *Colombia* afg. Kbhvn. 17.8. til New York/Gulfen/New York. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 23.8. til Reykjavik, derfra forv. 25.8. via Thorshavn til Kbhvn. — *Egholm* ank. London 18.8., derfra ca. 26.8. til Kbhvn. — *Florida* afg. Gibraltar 19.8. til Lysekil og Kbhvn., ventes til Lysekil ca. 24./25.8. — *Frigga* ank. London 23.8., derfra til Kbhvn. — *Garonne* afg. Aarhus 23.8. til Antwerpen-Aarhus/Fredericia. — *Georgia* afg. Setubal 22.8. til Gdynia ell. Gdansk. — *Halfdan* ank. Lissabon 22.8., derfra forv. 27.8. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* afg. Rotterdam 22.8. til Antwerpen, derfra ca. 26.8. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Newcastle 22.8., derfra forv. 25.8. til Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Randers 23.8., derfra ca. 24.8. til Gdynia/Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Vassiliko Bay 10.8. til Rouen, ventes til Rouen ca. 25.8. — *Hroar* ank. Kbhvn. 19.8., herfra 24.8. via Aarhus/Odense til Hull/Kbhvn. — *Ivar* ank. Randers 20.8., herfra ca. 24.8. til Odense/Kolding/Aabenraa/Kbhvn. — *Katholm* ank. Aalborg 19.8., derfra ca. 23.8. til Kbhvn./Odense-London. — *Kentucky* afg. Alexandria 21.8. til Malta for ordre. — *Knud* afg. Ant-

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

werpen 20.8. til Kbhvn./Helsingør/Nakskov. — *Lennox* ank. Oran 23.8., derfra forv. 24.8. til Cartagena, Algeciras, Kbhvn. — *Louisiana* ank. Holbæk 18.8., afg. forv. 24.8. til Kbhvn. for dokning. — *Maine* ank. Kbhvn. 23.8., herfra forv. 24.8. til Esbjerg, Antwerpen og Levanten. — *Margrethe* ank. Nakskov 22.8., derfra forv. 25.8. til Kolding/Aarhus/London. — *Marocco* afg. Aarhus 22.8. til London. — *Melos* afg. Mostaganem 22.8. til Algier, Tunis, Palermo, Livorno, Genua, Marseille og Spanien. — *Nevada* ank. Kbhvn. 19.8., herfra forv. 29./30.8. til Aarhus/Aalborg/N.Sundby. — *Oregon* ank. Esbjerg 5.8. — *Rhodos* i dok i Aarhus, derfra forv. 24.8. til Kbhvn., herfra forv. 26.8. til Antwerpen og Middelhavet. — *Rota* ank. Kbhvn. 20.8., herfra forv. 25.8. til Aarhus/Newcastle. — *Samos* ank. Iviza (Baleariske Øer) 19.8., derfra forv. 27.8. til Leixoes, Antwerpen, Göteborg, Aalborg og Kbhvn. — *Skjold* afg. Havre 22.8. til Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 22.8., herfra ca. 2.9. til London. — *Taarholm* ank. Manchester 15.8., derfra ca. 24.8. til Kbhvn., Odense, Aarhus og Randers. — *Texas* ank. Kbhvn. 21.8., herfra forv. 23.8. til Aalborg/N.Sundby, Odense og Kbhvn., herfra forv. 5./7.9. til Antwerpen, Dunkirk og Levanten. — *Thyra* afg. Esbjerg 20.8. til London/Esbjerg. — *Tomsk* afg. Hamborg 22.8. til Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Tula* ank. Aalborg 21.8., derfra ca. 24.8. til Thisted, derefter Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 22.8., herfra forv. 25.8. til Aarhus/London. — *Uffe* ank. Newport 22.8., derfra ca. 24.8. til Swansea, Liverpool-Kbhvn./Aarhus. — *Uruguay* ank. New York 21.8., afg. forv. 23.8. til Oslo/Kbhvn./evt. Gdynia/Stockholm. — *Venezuela* ank. Odense 21.8., afg. forv. 27.8. til Kbhvn., herfra forv. 29.8. til New York.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 11.8. — *Hans P. Carl* afg. Aden 19.8. — *Martin Carl* afg. Karachi 19.8. — *Poul Carl* afg. Noumea 19.8.

Jutlandia

Gerda Toft forv. ank. Landskrona 27.8. — *Jens Toft* afg. Liverpool 22.8. til Piræus. — *Karen Toft* forv. afg. Caen 25.8. til Polen. — *Maria Toft* forv. afg. Middlesbrough 27.8. til Oxelösund.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Genoa 25.8. til ital. Somaliland. — *Anna Dan* forv. afg. Ystad 24.8. til Jakobstad. — *Argentinean Reefer* afg. Rio de Janeiro 18.8. til Hull. — *Egyptian Reefer* afg. Piræus 19.8. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* afg. San Antonio 19.8., sydg. — *Gladys Dan* forv. afg. New York 26.8. til Chile. — *Hedda Dan* ank. Frederikssund 23.8. — *Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 21.8. til Cardiff. — *Jelva Dan* ank. Rochester 23.8., derefter West Hartlepool/Fredericia. — *Jutta Dan* forv. afg. Setubal 23.8. til Rieme. — *Kamma Dan* forv. afg. Callao 29.8., sydg. — *Katja Dan* forv. ank. Delfzijl 23.8., derefter Vlaardingen/Rostock. — *Laila Dan* ank. Jacksonville 19.8., nordg. — *Laura Dan* forv. afg. Casablanca 23.8. til Danmark. — *Lillian Dan* ank. Hangö 23.7., derefter Deepwater. — *Linda Dan* afg. Port Talbot 18.8. til Marseille, derefter La Nouvelle/Danmark. — *Leena Dan* pass. Panamakanalen 20.8., sydg. — *Lotta Dan* forv. ank. Archangel 23.8., derefter Liverpool. — *Maria Dan* ankr. Disko Havn 22.8. — *Marna Dan* forv. ank. New York 23.8. — *Ninna Dan* forv. afg. Stralsund 24.8. til Holland, derefter Antwerpen/Øst-sverige. — *Paula Dan* afg. Callao 19.8., sydg. — *Randa Dan* afg. Köping 22.8. til Waija, derefter Sundsvall. — *Selma Dan* forv. ank. Ellesmere Port 24.8., derefter Garston/Bathurst NB. *Stina Dan* forv. ank. Lissabon 23.8., derefter Casablanca/Danmark. — *Ulla Dan* ank. Stockholm 23.8.

Motortramp

Stensby forv. ank. Fremantle 24.8., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. Moji 22.8. for Vancouver, derefter Dublin via Panama. — *Vedby* forv. ank. Fremantle 2.9., derefter Nauru.

Myren

Asbjørn afg. Norfolk 24.8. til Philadelphia. — *Astrid* forv. afg. Tuborg 24.8. til Stettin. — *Birte* forv. afg. Newcastle on Tyne 24.8. til Kbhvn. — *Chr. Sass* afg. Le Havre 21.8. til Bordeaux. — *Clara* afg. Hull 23.8. til Kbhvn. — *Stal* forv. afg. Gdansk 25.8. til Aabenraa.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams :
Vinkco **ROTTERDAM** Telephone :
21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Norden

Norden ank. Mobile 23.8. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* forv. ank. Le Havre 24.8. — *Nordkyn* forv. afg. Cairns 27.8. til U.K./Contl. — *Nordpol* ank. Hamborg 14.8. — *Nordvest* ank. Singapore 24.8., forv. afg. 2.9. til Port Swettenham.

Orient

Astoria ank. Auckland 12.8. — *Westralia* pass. Grenada 19.8. på vej til Cape Town.

Pacific

London ank. New York 16.8. — *Paris* forv. afg. Flensburg 24.8. til Hamborg, Valencia.

Progress

Absalon afg. Esbjerg 20.8. — *Elisabeth Nielsen* ank. 13.8. til Zonguldak (Tyrkiet). — *Ellen Nielsen* ank. 11.8. til Trieste. — *Fylla* ank. 22.8. til Stralsund. — *Henry Tegner* ank. 18.8. til Amsterdam. — *Hugo Nielsen* afg. 21.8. fra Trieste. — *Karen* rep. i Svendborg. — *Margrete* afg. 18.8. fra Færingerhavn (Grønland). — *Marianne* ank. 20.8. til Rostock. — *Marx* afg. 21.8. fra Kbhvn. — *Polly* afg. 19.8. fra Reykjavik. — *Rigmor* ank. 19.8. til Dundee. — *Sophie* ank. 21.8. til Grangemouth. — *Thyra* ank. 19.8. til Liverpool.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.8. til Yawata. — *Olga S.* afg. Puna 19.8. til Christobal. — *Gerd* forv. afg. Santos 24.8. til Montevideo. — *Tekla* afg. Istanbul 22.8. til Gocek. — *Agnete* afg. Port of Spain 20.8. til Jacksonville. — *Kirsten* forv. afg. Paranagua 23.8. til Santos. — *Gertrud* forv. afg. Buenos Aires 25.8. til Callao. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* afg. New York 19.8. til Port of Spain. — *Thyra S.* ank. Baltimore 22.8. — *Gyda* afg. Odessa 20.8. til Amsterdam. — *Anne* afg. Immingham 22.8. til Aalborg. — *Hilde* forv. ank. Calais 23.8., derefter Beckton. — *Aslaug* forv. ank. Masnedø 23.8., derefter Gdynia/Gdansk. — *Gudrun* forv. ank. Calais 24.8., derefter Rotterdam. — *Alice* forv. afg. Verkeback 26.8. til Calais. — *Gunhild* forv. ank. Calais 24.8., derefter Bremen.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Archangelsk 21.8. — *Otto Petersen* afg. Tromsø 21.8. til Dordrecht. — *P. N. Damm* ank. Aarhus 13.8. — *Svend Pii* afg. Methil 23.8. til Kbhvn.

Ø. K.

Annam pass. Eastpoint Socotra 19.8. til Adelaide. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* afg. Manila 18.8. til Japan. — *Blankvann* afg. Penang 22.8. til Colombo. — *Danholm* afg. Bedibunder 21.8. til Bombay. — *Erria* ank. Hangö 24.8. — *Falstria* ank. New York 15.8. — *Fernmoor* afg. Aden 18.8. til Karachi. — *Fionia* pass. Ushant 24.8. til Dover. — *India* afg. Los Angeles 23.8. til Cristobal. — *Java* afg. Fremantle 18.8. til Singapore. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 16.8. — *Kambodia* ank. Göteborg 17.8. — *Kina* afg. Genoa 23.8. til Port Said. — *Korea* ank. Aarhus 24.8. — *Lalandia* ank. Nakskov 12.3., rep. — *Malacca* afg. Port Said 21.8. til Genoa. — *Malaya* ank. Nagoya 22.8. — *Manchuria* ank. Singapore 22.8. — *Meonia* forv. afg. Nakskov 25.8. — *Mongolia* ank. Manila 22.8. — *Morelia* pass. Suez 21.8. til Aden. — *Nikobar* afg. Los Angeles 21.8. til San Francisco. — *Nordfarer* ank. Gdynia 18.8. — *Selandia* pass. Messina 24.8. til Port Said. — *Serampore* forv. afg. Gdynia 24.8. — *St. Croix* ank. Calcutta 10.8. — *St. Jan* afg. Bombay 22.8. til Karachi. — *St. Thomas* ank. Kbhvn. 19.8. — *Tahsis* afg. Honolulu 21.8. til Hongkong. — *Tantara* ank. Cebu 21.8. — *Tranquebar* forv. afg. Port Swettenham 24.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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. — Spilledampturbiner. — 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. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

**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**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 18. August 1949.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ udgør ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af Januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår 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:

Corrections to Nemedri (ending 30. July 1949).

I. Østersøen.

1417. Sverige. Østersøen. Færgeforbindelsen Trelleborg—Sassnitz. Tønde udlagt.
Position. c. $54^{\circ} 53',7$ N. $13^{\circ} 25',8$ E.
Detaller. En rødmalet, cylindrisk tønde med 1 rød ballon som topbetegnelse er udlagt på ovennævnte plads.
Kort Nr. 188, 180 og 181.
(U. f. s. Nr. 32/1798. Stockholm 1949.)
1418. Sverige. Gotland W.-kyst. Lickershamn. Fyrs brændetid forandret.
Position. c. $57^{\circ} 49',9$ N. $18^{\circ} 31',4$ E.
Detaller. Lickershamn fyr tændes for fremtiden kun efter behov for fiskeriet.
Kort Nr. 182.
(U. f. s. Nr. 32/1797. Stockholm 1949.)
1419. (T). Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Lystønde midlertidigt udlagt.
Position. $56^{\circ} 39' 10''$ N. $16^{\circ} 26' 57''$ E., ved Färjestadsrännan W.-ende.
Detaller. En rødmalet lystønde, der viser hvidt et-blink hver 2^s, er midlertidigt udlagt på ovennævnte plads.
(U. f. s. Nr. 32/1796. Stockholm 1949.)

1420. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Svenska Björn fyrskib ombyttes midlertidigt med reservefyrskib.*Tidspunkt.* c. 15. August 1949.*Position.* c. 59° 36' N. 19° 56' E.*Detaller.* Svenska Björn.fyrskib vil i c. 14 dage fra ovennævnte tidspunkt være inddraget for eftersyn og erstattes i denne tid med et reservefyrskib, mærket *Reserv.* Fyr- og tågesignaler forbliver uforandret. Reservefyrskibet har ikke radiofyr.

(U. f. s. Nr. 32/1795. Stockholm 1949.)

1421. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle havn. Kastet. Sømærke udlagt.*Position.* 60° 41' 29" N. 17° 16' 11" E.*Detaller.* En stage uden topbetegnelse er udlagt på 6 m kurven på ovennævnte plads.

(U. f. s. Nr. 32/1850. Stockholm 1949.)

1422. Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand. Härnösand hamn fyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 16/754 1949 udgår.*Position.* c. 62° 39' N. 17° 57' E.

(U. f. s. Nr. 32/1849. Stockholm 1949.)

1423. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Malörens rev og Farstugrunden lystønder genudlagt.*Positioner.* Malörens rev lystønde: c. 65° 32' N. 23° 31' E.

Farstugrunden — : c. 65° 19' N. 22° 44' E.

(U. f. s. Nr. 32/1848. Stockholm 1949.)

1424. Polen. Danzig Bugt. Oplysning om afmærkning for fiskere.*Detaller.* I farvandet i Danzig Bugt vil der til brug for fiskere være udlagt spirtønder, der er malet med hvide og grønne, lodrette striber og forsynet med hvid stage og rødt flag med en hvid fisk i midten.

Stagerne har ingen betydning for den almindelige sejlads.

(N. t. M. Nr. 11/126. Gdynia 1949.)

1425. Polen. Danzig. Nowy Port havneindløb. Tågesignal oprettet.*Position.* 54° 25' 05" N. 18° 39' 41" E., på hovedet af E.-lige bølgebryder.*Detaller.* På ovennævnte plads er oprettet et tågesignal med naufon, en-tone hver 19^s, tone 8^s, pause 11^s.*Kort* Nr. 200 og 181.

(N.t. M. Nr. 11/127. Gdynia 1949.)

1426. Polen. Gdynia. Redlowski Pynt. Tønde ombyttet med lystønde.*Position.* 54° 29' 21" N. 18° 34' 49" E.*Detaller.* Tønden på ovennævnte plads, 0,15 sm E. for en for sejladsen farlig sten under vandet, er ombyttet med en lystønde, hvis øverste del er rødmalet og underste del hvidmalet, som viser hvidt et-blink hver 1,9^s, blink 0,2^s, mørke 1,7^s, som har topbetegnelsen 2 trekantet med spidserne fra hinanden, og som er mærket *RD—E*.*Kort* Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 11/128. Gdynia 1949.)

1427. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnow. Tønde ombyttet med lystønde.*Position.* c. 54° 05',6 N. 12° 08',6 E.*Detaller.* Den sortmalede spidstønde 25 er ombyttet med en lystønde af samme udseende og visende rødt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s. Synsvidde: 0,25 sm.

(N. f. S. Nr. 31/1995. Hamburg 1949.)

1428. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Putlos skydeområde udvidet. Advarsel. Ruterne 7 og 10 midlertidigt afspærret for sejladsen.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Putlos skydeområde begrænses nu af en cirkellinie med centrum i 54° 19' 57" N. 10° 50' 25" E. og radius 10 sm. Områdets S.-grænse dannes af linien: Neuland fyr — ovennævnte punkt på kysten — Flügge fyr.

Indtil videre er almindelig sejlads forbudt i skydeområdet hver dag Kl. 1000—1200 og 1330—1530 GMT.

Når der skydes, vises 2 internationale signalflag *B* lodret for hinanden på følgende steder:

- 1) Signalmast ved Neuland fyr (Howacht Bugt) på 54° 21' 38" N. 10° 36' 15" E.
- 2) Signalmast ved Flügge fyr (Fehmarn SW.-pynt) på 54° 26' 29" N. 11° 01' 16" E.
- 3) Patrouillefartøjerne ved
 - a) Fehmarnsund W. baaketønde på 54° 24' 22" N. 11° 02' 36" E.
 - b) Klokketønde 2, rute 7 - 54° 25' 48" N. 10° 40' 12" E.
 - c) Spirtønde 1 a, rute 10 - 54° 29' 57" N. 10° 49' 09" E.

(N. f. S. Nr. 31/2070. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

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

1429. (P). Danmark. Sundet. Nordre-Røse fyr. Luftfyr forandres.

Tidspunkt. 1. September 1949 eller snarest derefter.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1721 1948.

Position. Nordre-Røse fyr: 55° 38' 10" N. 12° 41' 27" E.

Detaller. Det på Nordre-Røse fyr forsøgsvis etablerede luftfyr, der kaster en kegleformet lysstråle lodret op i luften, vil blive forandret fra at vise hvidt, fast lys til at vise hvidt hurtigblink, 40 blink hvert 1^m.

Fyret tændes stadig kun i usigtbart vejr.

Publikationer. Danske Lods III, side 46. Fyrfort. Nr. 457 A.

(Marineministeriet, 11. August 1949.)

1430. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Vragtønder inddraget. Vragområde ophævet.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Følgende tønder er inddraget:

- a) Den grønne lystønde (spidstønde), mærket *Wrackgebiet O*, med E.-topbetegnelse, på 54° 50' 06" N. 9° 28' 48" E.
- b) Den grønne spidstønde, mærket *Wrackgebiet S*, med S.-topbetegnelse, på 54° 49' 38" N. 9° 27' 48" E.
- c) Den grønne spidstønde, mærket *Wrackgebiet S.*, med S.-topbetegnelse, på 54° 49' 15" N. 9° 26' 15" E.

2. Vragområde ophævet.

I det tidligere vragområde mellem ovennævnte 3 sømærker er alle vrag, på nær 2, der er sunket dybt ned i mudderet, nu fjernet, hvorfor vragområdet ophæves.

(N. f. S. Nr. 31/1996. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1431. Danmark. Kattegat. Raageleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 22. og 23. September 1949, hver dag Kl. 1000—1600.

Position. Raageleje: c. 56° 06',0 N. 12° 09',7 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydning med kanon mod luftmål fra stranden c. 1250 m SW. for Raageleje.

Der skydes ud over søen, og skibe og fartøjer advares mod at passere gennem eller tage ophold i det farvandsområde, der begrænses af kysten og en cirkel med centrum i skydestandpladsen og radius 7,6 sm.

Skydningen vil blive indstillet, når skibe og fartøjer passerer det anførte område ad rute 34.

Luftfartøjer advares imod at passere området i mindre højde end 4000 m.

(Marineministeriet, 8. August 1949.)

1432. Danmark. Kattegat. Isefjord. Rørvig N. Vindmotor nedrevet.

Position. 55° 57' (44") N. 11° 46' (00") E.

Detaller. Nørrevang vindmotor er nedrevet.

Kort Nr. 116, 103, 102 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, side 155.

(Fyrdirektoratet, 8. August 1949.)

1433. Danmark. Kattegat SW.-del. Horsens havn. Rettelse til kort og sejlhåndbøger.

Position. Horsens: c. 55° 51',4 N. 9° 52',3 E.

Detaller. Dybden omkring den i Horsens havn mellem Nyhavn N.-lige og Nyhavn S.-lige bassiner liggende ø, det såkaldte dækværk, er i indtil en afstand af 10 m fra øen 0—0,4 m og tiltager først derefter til de i kort og havnelods angivne dybder på 6,3 m.

På den i Havnelodsen værende plan over Horsens havn er øen tegnet for stor; den tegnede omkreds af øen angiver i virkeligheden grænsen for det til 6,3 m uddybede område.

Kort Nr. 113.

Publikationer. Havnelods, side 142 (planen).

(Ministrygeren Søløven, 19. Juli 1949.)

1434. Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Hastens Grund. Oplysning om sømærkers plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1376 1949.

Rettede positioner. Hastens Grund lystønde: 56° 14' (23") N. 11° 11' (28") E.

Hastens Grund hvide tre-kost: 56° 14' (20") N. 11° 11' (35") E.

Detaller. Pladserne for Hastens Grund lystønde og Hastens Grund hvidmalede stump-tønde med 3 nedadvendte koste er efter Decca-observationer som ovenfor anført.

Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 262.

(Fyrdirektoratet, 8. August 1949.)

1435. (P). Danmark. Kattegat. Frederikshavn anduvning. Sømærke ved losseplads inddrages.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/882 1946.

Position. 57° 26' 41" N. 10° 36' 24" E.

Detaller. Den sorte spidstønde med stage på ovennævnte plads vil blive inddraget.

Kort Nr. 101.

(Marineministeriet, 11. August 1949.)

1436. (P). Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre—Høls. Nordmands Hage. Sømærke ombyttes. Nyt sømærke udlægges.

Tidspunkt. Begyndelsen af September 1949.

Position. a) 56° 59' (18") N. 10° 19' (03") E.

b) 56° 58' (57") N. 10° 19' (42") E.

Detaller. 1. Den røde stage med 1 opadvendt kost på ovennævnte position a), ved sejl-løbets NE.-side, vil blive ombyttet med en rød stage med 2 opadvendte koste.

2. På ovennævnte position b), W. for Nordmands Hage, udlægges en rød stage med 1 opadvendt kost.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 94 og 127. Søm.fort., side 29, Nr. 18 og 18 A.

(Marineministeriet, 11. August og Fyrdirektoratet, 16. August 1949.)

1437. Sverige. Skagerrak. Kosterøerne W. Grisbådarna lys- og klokke-tonde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1123 1949 udgår.*Position.* 58° 52' 56" N. 10° 49' 45" E.

(U. f. s. Nr. 32/1807. Stookholm 1949.)

1438. (T). Norge. Oslofjorden. Moss havn. Kambo. Forholdsregler ved tillægning.*Position.* c. 59° 29' N. 10° 41',5 E.*Detaller.* I August måned 1949 foretager firmaet Kambo udvidelse af sine kajanlæg i Moss havn. De søfarende, som skal anløbe kajen, så længe arbejdet foregår, og som agter at fortøje deres skibe med stævnen S. i, anmodes om at sætte anker, før de går langs kajen.

(E. f. S. Nr. 14/655. Oslo 1949.)

1439. Norge. Oslofjorden. Svelvikstrømmen. Uddybningsarbejder.*Position.* c. 59° 37' N. 10° 25' E.*Detaller.* For tiden foretages uddybningsarbejder i Svelvikstrømmen, i hvilken anledning det pålægges de søfarende at udvise forsigtighed under passage af uddybningsmaskinen. Efter gældende havnereglement skal Svelvikstrømmen passeres med „sagte fart“, og uddybningsmaskinen skal altid passeres på den side, hvorfra der om dagen vises et blåt flag og om natten en hvid lanterne.

(E. f. S. Nr. 14/656. Oslo 1949.)

1440. Norge. Oslofjorden. Mefjordbåen lystønde. Oplysning om beliggenhed.*Position.* c. 59° 20',1 N. 10° 34',5 E.*Detaller.* Mefjordbåen lystønde ligger NE. for skærets top, tæt uden for grunden i c. 15 m vand.*Kort* Nr. 92.

(E. f. S. Nr. 14/703. Oslo 1949.)

1441. Norge. Oslofjorden. Tønsberg Kanal atter åben for almindelig trafik.*Position.* c. 59° 15',5 N. 10° 25',5 E.*Detaller.* Tønsberg Kanal er atter åben for almindelig trafik. Kanalbryggen, der var skredet ud på kanalens W.-lige side, afmærkes med en sort stage 150 m S. for broen.

(E. f. S. Nr. 14/657. Oslo 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1442. Grønland W.-kyst. Søndre Strømfjord. Baake opført. Ledebaaker fjernet.**1. *Position.* c. 66° 04' 55" N. 53° 20' 30" W.*Detaller.* På ovennævnte plads, c. 0,65 sm 94° fra Mid Island båke, er opført en ny båke.2. *Position.* c. 66° 12' 05" N. 52° 52' 40" W.*Detaller.* Ledebåkerne på ovennævnte plads er fjernet.*Kort* Nr. 8 E.

(N. t. M. Nr. 32/4297. Washington 1949.)

1443. Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser. Farligt område. Advarsel.*Tidspunkt.* 23.—25. August 1949, hver dag Kl. 0800—1800.*Position.* Munden af kanalen ved Nymindegab: c. 55° 48',5 N. 8° 10',5 E.*Detaller.* I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra luftfartøj mod mål i strandkanten W. for Nymindegab redningsstation.

Fareområdet over søen under skydningerne strækker sig fra munden af kanalen ved Nymindegab 1,1 sm S. over langs kysten og 3,8 sm W. over fra stranden. Hovedskudretning: W. Sikkerhedshøjde: 2000 m.

Når der skydes, vil der være hejst to røde flag med hvid spuns på flagstænger, anbragt i N.-lige og S.-lige kant af det farlige område i yderste klitrække.

Skibe advares imod, i det ovennævnte tidsrum, at komme ind i det farlige område.

(Jydsko flyverafdeling, 9. August 1949.)

1444. (P). Danmark. Graadyb. Sømærke flyttes. Nyt sømærke udlægges.*Positioner.* a) 55° 27' (08") N. 8° 18' (24") E.

b) 55° 29' (03") N. 8° 22' (00") E.

Detaller. 1. Søren Jessens Sand røde spidstønde, mærket IV, vil blive flyttet fra den nuværende plads til position a).

2. På position b), ved SW.-enden af Lilho Sand, vil der blive udlagt en rød- og hvidstribet spidstønde med stribet ballon.

Publikationer. Danske Lods II, side 13. Søm.fort., side 19, Nr. 5 og 25 A.

(Marineministeriet, 15. August 1949.)

1445. England E.-kyst. Themsen indløb. Mouse W. Vragtønde ombyttet med vraglystønde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1383 1949.*Position.* c. 51° 31' 50" N. 1° 02' 30" E.*Detaller.* Vragtønden på ovennævnte plads ved vraget, over hvilket mindste dybde er 3,4 m, er ombyttet med en grønmalet lystønde (stumptønde), der viser grønt gruppeblink, to-blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 1672. London 1949.)

1446. England E.-kyst. Themsen indløb. West Swin. Vrag.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* På nedennævnte pladser findes vrag, over hvilke mindste dybde er som vedføjet.

a) 51° 33' 07" N. 1° 00' 25" E.: 12,5 m.

b) 51° 35' 21" N. 1° 04' 15" E.: 2,1 m.

c) 51° 35' 34" N. 1° 04' 38" E.: 5,2 m.

(N. t. M. Nr. 1648. London 1949.)

1447. England E.-kyst. Orfordness E. Vraglystønde udlagt.*Position.* c. 52° 06' 05" N. 1° 50' 20" E.*Detaller.* En grønmalet lystønde (stumptønde), der viser grønt gruppeblink, to-blink hver 10^s, er udlagt 0,1 sm 270° fra det på ovennævnte plads sunkne vrag, over hvilket mindste dybde er 6,4 m.

(N. t. M. Nr. 1667. London 1949.)

1448. England E.-kyst. Humber Floden indløb. Dybde over vrag.*Position.* c. 53° 32' 25" N. 0° 11' 35" E.*Detaller.* Dybden over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 7,9 m til 9,1 m.

(N. t. M. Nr. 1643. London 1949.)

1449. England E.-kyst. Flamborough Head SE. Vrag.*Position.* 54° 01' 20" N. 0° 01' 22" E.*Detaller.* På ovennævnte plads findes et for sejladsen farligt vrag.

(N. t. M. Nr. 1681. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**1450. Island N.-kyst. Skagastrand. Grimsey. Baake opført. Baaker fjernet.***Position.* Grimsey fyr: 65° 41' (09") N. 21° 24' (01") W.*Detaller.* 1. En 7,3 m høj stenbåke er opført 0,2 sm 60° fra Grimsey fyr.

2. Grimsey tidligere ledebåker er fjernet.

3. Grimsey fyr holdt overet med Grimsey nye, ovennævnte båke giver omtrent samme ledelinie som Grimsey tidligere, nu nedlagte båker gav, holdt overet.

Kort Nr. 64, 65 og 60.

(N. t. M. Nr. 1684. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

T

Supplement No. 8 to Mediterranean Pilot, Vol. II.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1451. **Holland. Kystruten. IKK 4 lystønde genudlagt.**

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1414 1949 udgår.

Position. c. 51° 37',4 N. 3° 14',7 E.

(B. a. Z. Nr. 211/2997. 's-Gravenhage 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1452. (T). **Danmark. Fakse Bugt. Lund havn. Dybde midlertidigt aftaget.**

Position. c. 55° 14',2 N. 12° 18',2 E.

Detaller. Dybden i Lund havn er midlertidigt aftaget fra 1,7 m til c. 1,0 m.

1453. **Polen Swinemünde anduvning. Ruten Swinemünde E. Oplysning om positioner for vrage.**

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1284 1949.

Rettede positioner. a) 54° 00',4 N. 14° 17',4 E. (vraget af *Schlesien*).

b) 54° 00',2 N. 14° 16',8 E. (vraget af *Orion*).

Detaller. De i anførte tidligere E. f. s. omhandlede vrage ligger sunket på ovennævnte rettede positioner.

Kort Nr. 201.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 25/107. Danzig 1949.)

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

1454. **Danmark. Sundet. Skodsborg ENE. Vragvager inddraget.**

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1398 1949.

Position. 55° 50' (00") N. 12° 36' (03") E.

Detaller. Vragvageren med 2 grønne flag, der var udlagt ved det nu fjernede vrage af lystfartøj *Sussi*, er inddraget.

Kort Nr. 131 og 130.

(Fyrdirektoratet, 15. August 1949.)

1455. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkeleyb. Sømærke forsvundet.**

Position. 54° 51' (27") N. 12° 13' (04") E.

Detaller. Tolkerenden N. røde spidstønde med 1 opadvendt kost på ovennævnte plads, ved Tolkerenden NW.-ende, er forsvundet.

(Marineministeriet, 16. August 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1456. Danmark. Isefjord. Yderbredning. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 17.—19. og 22.—25. August 1949, hver dag Kl. 2000—2400.

Position. Rute 46, punkt 5: c. 55° 53',0 N. 11° 48',7 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum foretages skydning med kanon i Isefjord Yderbredning.

Det skydende skib fører under skydning på toppen en rød lanterne, synlig hele horisonten rundt. Skydningen afbrydes for gennemgående trafik i sejlruerne. Sikkerhedshøjde 100 m undtagen den 23. August, da sikkerhedshøjden er 260 m.

(Marineministeriet, 16. August 1949.)

1457. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 1.—10. og 12.—24. September, 26. September—1. Oktober samt 3.—6. Oktober 1949, hver dag Kl. 0900—1500, den 8. September tillige fra 0500—0600. Den 2. September dog Kl. 0800—1600.

Position. Krøblingebakke: c. 55° 52',7 N. 11° 57',2 E.

Nissebakker: c. 55° 53',0 N. 11° 56',1 E.

Detaller. Isefjord afspærres under skydningen således:

Fra Hornsherreds kyst stik E. for Alholm S.-spids—S.-spidsen af Alholm, herfra stik W. til 1,8 km fra Alholm S.-spids, herfra c. 3,3 km til et punkt c. 9,8 km W. for Louiseholm, herfra stik S. c. 2,7 km, og herfra til kysten c. 1200 m W. for Hulevanggaard.

Under skydning den 2., 4., 18., 24. og 26. September samt 3.—6. Oktober er der hejst kugler på Krøblingebakke, på en mast c. 1100 m S. for Nissebakker og på en mast c. 400 m N. for Nissebakker; den 1., 3., 5.—10., 12.—17. og 19.—23. September samt 27. September—1. Oktober er der hejst spundsflag på Krøblingebakke, på Troldehøj (c. 500 m SE. for Troldegård), på observationstårnet ved møllen (c. 1400 m NNW. for Christiansminde), på Julianehøj (c. 500 m N. for Jægerspris hovedgård) og på Carolinehøj (c. 500 m NW. for Draaby kirke).

De afspærrede områder på søen er ikke afmærket.

Højeste ordinat..... 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjællandske division, 13. August 1949.)

1458. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Motorredningsbåd midlertidigt fraværende fra station.

Position. Tyborøn: c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

Detaller. Den i Tyborøn havn stationerede motorredningsbåd er midlertidigt fraværende fra stationen på grund af eftersyn.

(Redningsvæsenet, 15. August 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 31, dated 30th July, 1949.
(*Last Corrections: Weekly Edition No. 30, dated 23rd July, 1949.*)

Volume I.

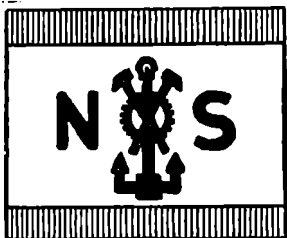
<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1499	8	No. 19 (a) Danger Area. Positions (x) and (xi). Amend latitudes to read:— 44° 40' N.
1500	47	SWINOUJSCIE Approach. (a) No. 1 Buoy. Delete "framework topmark, 1 Ball." Amend light characteristics to read:— (Gp. Occ. (4) 20 secs.). (b) Insert new position:— (ia) No. 5 B. Buoy, framework topmark (Fl. 10 sec.). Lat. 54° 16' 00" N., long. 15° 05' 02" E. (c) Amend Note at end of route to read:— Note.—No. 9 Buoy has been reported missing from station. Owing to the unreliability of light-buoys, vessels are warned to navigate this channel in daylight only.

Volume II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1501	56	No. 18(c) Danger Area. Delete position (viii), and substitute:— (viii) Lat. 37° 07' 16" N., long. 26° 53' 15" E. thence along the coast of Leros to:— (ix) Lat. 37° 06' 51" N., long. 26° 49' 03" E. (x) — 37° 14' 00" N., — 26° 37' 00" E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

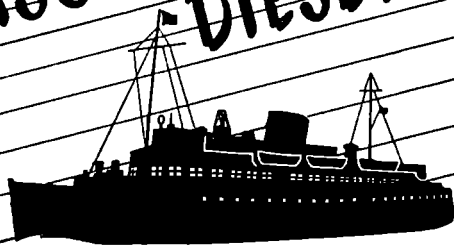
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

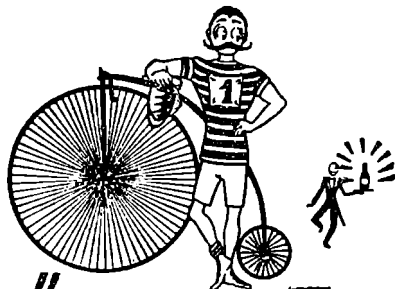


GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

en a' de Gamle



eller

HOF

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-16770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
— MOTORER

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 6,8 m, i Gasværksbavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværksbavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornedeheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knappelsbro-Agfiten er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Partøjsafgift: 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 Skibsfornedeheder, 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 Havaril anløber Havnen og bor foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke 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 Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 6 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 5 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 Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og paa sluse-tarskelen 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 fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbAd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 2 mobile benzín-elektriske kørekraner med henholdsvís 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionsbal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for byttefaste. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer paa indtil 600 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

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. Lodser 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 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. Havnepakhuse. Moderne Skibaværft: Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt, 3 Tørdokker indtil 116 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 20 Øre for Indg., 20 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 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. Træskibebyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. m. Bolværk til større Skibe (6,8—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 Hjempekrue 22 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjempehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodstvg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 60 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibaværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibeværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 2 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Blanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibebyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 34

FREDAG DEN 2. SEPTEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

SKIBSBYGGERNES SOMMERMØDE

Et af de sikreste beviser på den store interesse, udstillingen Skibet har vakt langt udenfor landets egne grænser, er vel den omstændighed, at den kendte engelske skibsbyggerorganisation *The Institution of Naval Architects* havde besluttet at afholde sit sommermøde i København i udstillingstiden. Det store møde, hvortil der var kommet 150 af Englands kendteste skibsbyggere under ledelse af foreningens formand Admiral of the Fleet, Viscount Cunningham of Hyndhope, åbnedes d. 30. august i overværelse af en meget repræsentativ forsamling med Hs. Majestæt Kong Frederik i spidsen.

Dansk Ingeniørforenings næstformand, direktør, civilingeniør O. Rode, bød velkommen, hvorefter admiral Cunningham holdt den egentlige åbningstale, i hvilken han kundgjorde, at Hs. Maj. Kongen var udnævnt til æresmedlem af selskabet, hvorefter han udtalte:

— Ligesom vor protektor Kong George VI er Deres Majestæt, om jeg så må sige, først og fremmest sømand med et nøje kendskab til søen, skibe og skibsfart, og Deres Majestæt er jo også admiral i vor britiske flåde.

Admiral Cunningham mindedes derpå foreningens andet danske æresmedlem, professor *William Hovgaard* og udtalte tilsidst sin glæde over nu at have lejlighed til at hylde Danmark og de danske skibsbyggere og over at have den ære at kunne byde Kongen velkommen i foreningens rækker.

Kong Frederik trådte derpå frem og modtog under stærkt bifald sit diplom som æresmedlem og udtalte: »Tak for den store ære, De viser mig og dermed alle danske skibsbyggere«.

Efter denne højtidelige ceremoni begyndte mødets egentlige dagsorden med direktør H. P. Christensens foredrag om den danske forsøgs-gasturbine, et foredrag, der blev fulgt med overordentlig stor interesse, og som udløste et kraftigt bifald.

SKIBET

Udstillingen Skibet blev som ventet en succes af de helt store — også publikumsmæssigt set — og allerede den 28. om aftenen, efter ti dages forløb, gik gæst nr. 100.000 igennem tælleapparaterne. Det var fru Emilie Weiss fra Graasten, der af udstillingens generalkommissær, kontorchef P. Boëtius, fik overrakt dels en skrivelse, der gav hende og hendes mand, der forøvrigt selv er skibsbygger, ret til en fri returrejse med den nye Aalborgbåd *Jens Bang*, og dels en herlig kasse fuld af sjældne og skønne sager som honning, ris og lignende herligheder.

AARHUS HAVNEFILM

Aarhus havneudvalg har i sommer ladet optage en interessant smalfilm, som illustrerer havnens historie, nuværende omfang og fremtidsplaner. Filmen fik sin urpremiere forleden dag på Skibet, hvor den blev modtaget med stor begejstring og interesse. Det er en helt igennem udmærket dokumentarfilm, spilletid ca. 30 minutter, til hvilken Aarhus byorkester har indspillet den ledsagende musik, hentet fra Heises »Drot og Marsk«.

Filmens formål er at vise Aarhus' store og levende og moderne havn for byens venskabsbyer i de tre andre skandinaviske lande, Gøteborg, Bergen og Åbo, hvorefter det er tanken at stille den til rådighed for foreninger m. m. i Aarhus og andre interesserede, og formodentlig vil en kopi blive sendt til Amerika som en gave til udvandrede århusianere.

m.t. ANGLO MÆRSK

Den 25. august søsattes ved Eriksbergs Mek. Verkstads A/B i Göteborg det hidtil største skib, der er blevet bygget for dansk regning. Skibet, et 18.500 tons d.w. tankmotorskip, bygges til A. P. Møllers rederier og fik navnet *Anglo Mærsk*.

Det har følgende hoveddimensioner: Længde overalt 559' 6", mellem pp. 526' 0", bredde 69' 9", dybde til hoveddæk 39' 3", dybgående 30' 4".

Skibet får ialt 19 tanke, 9 centertanke og 2 × 5 sidedetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude, og den samlede kubikkapacitet af tankene er ca. 855.000 cbft., hvortil kommer et tørlasterum på ca. 30.000 cbft. Det får kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer samt hospital er anbragt på broen, mens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode og rummelige eenmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr såsom radar, ekkolod, gyrokompass, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler og gyro selvstyreapparat, fryseanlæg for proviant og Thriges elektriske styremaskiner.

Hovedmaskineriet består af en 9-cyl. dieselmotor af B. & W.s type udviklende 9000 IHK, der giver skibet en fart af 15¼ knob, og får 2 5-cyl. hjælpemotorer af Bukh, Kalundborg, fabrikat. Der findes kedler såvel for oliefyring som for opvarmning ved hjælp af udstødsgas fra hovedmotoren. Den i kedlerne frembragte damp anvendes for pumpning og opvarmning af lasten og aptering.

m.t. JANE MÆRSK

Den 27. august søsattes ved Odense Staalskibsværft et 16.800 tons d.w. motortankskib, der er under bygning til A. P. Møllers rederier. Skibet, der fik navnet *Jane Mærsk*, er bygget som helsvejst skib til Lloyds højeste klasse. Det har følgende hoveddimensioner: Længde overalt 527' 0", mellem pp. 496' 0", bredde 68' 3", dybde til hoveddæk 36' 5", dybgående 28' 11".

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7 sidedetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude, og den samlede kubikkapacitet af tankene er ca. 820.000 cbft., hvortil kommer et tørlasterum på ca. 30.000 cbft.

Skibet udstyres med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Ved apteringen m. m. har man fulgt samme retningslinier som ved apteringen af det få dage for-

inden søsatte m.t. *Anglo Mærsk*, ligesom *Jane Mærsk* selvsagt også er udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter m. m.

Hovedmaskineriet består af en 6-cyl. Fiat dieselmotor udviklende ca. 6.000 IHK, der giver skibet en fart af ca. 14 knob på lastet prøvetur. Skibet har damphjælpemaskineri og desuden to Bukh Kalundborg diesel hjælpemotorer. Der findes to kedler for oliefyring og en 3. kedel, hvori udstødsgassen fra hovedmotoren udnyttes. Den i kedlerne frembragte damp anvendes for pumpning og opvarmning af lasten og opvarmning af aptering.

Umiddelbart efter stabelafløbningen blev der givet meddelelse om, at A. P. Møllers rederier og stålskibsværftet hver havde skænket 50.000 kr. til arbejderens hjælpefond i anledning af, at nybygningen havde nr. 100.

s.s. FLYNDERBORG

Den 24. august afleverede det engelske værft Wm. Gray & Co., Ltd., West Hartlepool, s.s. *Flynderborg* til A/S D/S Dannebrog, som det andet af de tre skibe, rederiet får bygget ved dette værft.

s.s. *Flynderborg*, ca. 3.420 tons d.w., har følgende hoveddimensioner: Længde overallt 336' 0", bredde 47' 0", dybde til shelterdæk 27' 10½", dybgående fuldt lastet på sommerfribord 19' 0".

Skibet er af den specielle type, som Wm. Gray & Co. har udviklet til en mere allround anvendelse i stykgods-, tømmer- og frugtfarten m. m. Således er der, ikke mindst med henblik på frugtfarten i Middelhavet, lagt særlig stor vægt på såvel den kunstige som den naturlige ventilation af lastrummene.

Der findes to bomme ved hver luge, medens en 15 tons bom er anbragt ved nr. 2-lugen.

Apteringen for både officerer og mandskab er af en usædvanlig høj standard. Navigationsudstyret er selvsagt tip-top moderne og omfatter bl. a. ekkolod, radar og arkas-selvstyrer.

Hovedmaskineriet, der er konstrueret af George Clark (1938) Ltd., Sunderland, består af en triple-ekspansion dampmaskine, cylinderdiametre 21½"—34"—62", med 39" slaglængde. Dampen udvikles i to oliefyrede kedler med kunstigt træk og overheder. Farten er 14½ knob.

FRAGTRATETALLET

Statistisk Departement har beregnet det danske fragtratetal for juli til 93 points, når januar kvartal i år sættes til 100. Det betyder et nyt fald, idet indekset beregnes til 102 i januar, 100 i februar, 98 i marts, 97 i april, 95 i maj og 94 i juni.

Det bemærkes, at det nye fald ikke er udtryk for nogen almindelig svækkelse i det danske fragtmarked, idet enkelte træarter viser stigende tendens. Men kul-, malm-, korn- og foderstofarterne viser i gennemsnit nogen nedgang i forhold til juni måned.

BURMEISTER & WAINS BESTYRELSE

Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har i henhold til selskabets vedtægters prgf. 19 for perioden indtil førstkommende ordinære generalforsamling besluttet at besætte den ved direktør, civilingeniør Sigurd Gjer-søes død ledigblevne plads med direktør, civilingeniør Per Kampmann.

TRAFIKEN PÅ DANSKE HAVNE

Samlige danske havne blev i februar i år anløbet af 4800 skibe på 1.238.000 netto-registertons. Den udlossede og indladede godsmængde androg henholdsvis 1.153.000 og 372.000 tons, heraf fra og til udlandet henholdsvis 906.000 og 133.000 tons. De største varegrupper var for importens vedkommende følgende: Kul og koks 524.500 tons, mineralske olier 100.300 tons, stykgods 65.800 tons, korn 55.900 tons,

gødningsstoffer 44.600 tons, foderstoffer 40.100 tons, og for eksporten: Stykgods 31.200 tons, korn 30.000 tons, flæsk, smør, kød og æg 21.900 tons og mineraler 18.400 tons.

OMKRING BETALINGSBALANCEN FOR 1948

Opgørelsen over Danmarks udenlandske kapital- og betalingsbalance foreligger nu for 1948, og selv om den ifølge sagens natur må være behæftet med adskillig usikkerhed, er den dog egnet til at give et interessant billede af udviklingen i det forløbne år sammenlignet med foregående år.

Af opgørelsen fremgår det, at den af skibsfarten indtjente bruttofragt foreløbig er opgjort til ca. 665 mill. kroner, hvortil kommer en indtægt på ca. 15 mill. kr. ved befordring af udenlandske passagerer på danske skibe. Af det anførte bruttofragtbeløb udgør den egentlige bruttofragt 583 mill. kr., medens der i timecharter er indtjent 50 mill. kr., hvilket er omregnet til 82 mill. kr. bruttofragt. Sammenlignet med 1947 er den samlede bruttofragt steget med 83 mill. kr., men samtidig er skibenes udgifter i udenlandske havne til reparationer, havnepenge, bunkring, proviant m. v. steget endnu stærkere, nemlig fra 220 mill. kr. i 1947 til 330 mill. kr. i 1948. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at stigningen i bruttofragten skyldes udvidelsen af handelsflåden, idet fragtraterne nærmest har vist en nedadgående tendens. Forøgelsen af skibsudgifterne skyldes dels, at priserne på reparationer og andre fornødheder samt arbejds lønningerne til losning og ladning er steget stærkt i mange udenlandske havne, dels, at en forholdsvis større del af bruttofragten er indtjent i ren udenlandsk fart.

Også indtægten af fremmede skibes besøg her i landet må antages at have været stærkt stigende og er ansat til 95 mill. kr. mod 50 mill. kr. året før.

SØFARTSKLUBBEN

Søfartsklubben i Nyhavn 63 er kendt blandt alle danske søfolk, og efter krigen besøges klubben også af mange fremmede søfolk. De hyggelige lokaler i den gamle ejendom lokker mange til at tilbringe deres fritid i klubben, hvor der ydes en udstrakt service: Kaffe, te og øl serveres til meget billige priser. Søfolkene kan skrive breve der, bruge klubben som postadresse, få opbevaret værdigenstande og i det hele taget få råd og oplysninger.

Klubbens bestyrelse har gennem længere tid forberedt en udvidelse af servicearbejdet og har i et års tid undersøgt mulighederne for at tilrettelægge idrætsskampe, udflugter og gymnastik for de søfolk, som kom til København med deres skibe, og kun opholdt sig i byen i kortere tid, eller muligvis give dem lejlighed til at dyrke deres hobbies. Erfaringsmæssigt er det ofte vanskeligt for søfolkene at få et virkeligt udbytte af den korte tid i havn, fordi de er hæmmede af sprogvanskeligheder, skibets afsides beliggenhed, og deres eget ukendskab til, hvor man kan købe billetter til idrætsforanstaltninger, forlystelser etc. Resultatet heraf er ofte, at de bare falder ind i den første den bedste beværtning og slet ikke får set noget af byen.

Prøvearbejdet viste klart, at der var et meget stort behov — navnlig blandt de udenlandske søfolk — for et sådant servicearbejde, og Søfartsklubben har derfor nu antaget herr *Børge Mikkelsen* til denne stilling.

Børge Mikkelsen har sejlet i mange år og kender søfolk ud og ind. Han har skrevet en hel række bøger med emner fra søen og navnlig drengebøgerne er blevet vidt udbredt og oversat til flere sprog. Det er Søfartsklubbens håb, at det skal lykkes hr. Mikkelsen at gøre en virkelig indsats til gavn og glæde for de udenlandske søfolk.

UGENS FRAGTBERETNING

Der er stadig ikke mange lyspunkter at øjne på fragtmarkederne, og det må derfor håbes, at de forhandlinger, der begynder i Washington en af de nærmeste dage mellem finans- og udenrigsministrene fra England, U.S.A. og Canada om valutaproblemerne, må føre til en løsning til gavn for verdenshandelen og dermed for skibsfarten.

Om de enkelte markeder er der ikke mange nyheder. I transatlantisk fart er befragtningen af kul stadig minimal. Nogle få amerikanske både er sluttede fra Northern Range til Nordfrankrig til rater mellem \$5.70 og \$5.75, og Hampton Roads/Savona er sluttet til den lave rate af \$4, ganske vist med fri losning og hurtig expedition. Fra Northern Range til Sverige er der adskillige kullaster i markedet til rater mellem sv. kr. 23 og sv. kr. 25, afhængig af størrelse og lossehavn. Korn fra Northern Range til UK/Cont. er sluttet til den uændrede rate af 7/- pr. qr. for britisk regning. Fra St. Lawrence meldes om afslutningen af en 9.000 ts. båd for korn til Antwerpen eller Rotterdam til den lavere rate af \$4.75, hvilket er en nedgang på ikke mindre end 50 cts. fra sidste slutning. Iøvrigt kan nævnes, at 9.000 tonner amerikaner fik \$10 for korn fra Albany/New York til Iskanderun med fri losning, hvorimod en græsk 9.000 tonner accepterede \$6 for korn Albany/New York til Istanbul. Jernmalm fra Wabana til UK. sluttedes til den uændrede rate af 23/-, og for trælast fra Canada til UK. opnåede 950 stds. båd 195/- for DBB. og 165/- for props.

Sukker fra Cuba til UK. gentog 52/6d. med option af San Domingo lastning til 47/6d. Fra Golfen kan nævnes 9.000 ts. korn til Grækenland til \$11.40 og 6.000 ts. sulphur til Manchester eller Billingham til 40/-.

River Plate markedet er uændret. 8.000 tonner sluttedes Necochea eller Bahia Blanca til Hamburg til \$8.10.

Fra Vestkysten af Sydamerika kan nævnes salpeter fra Chile til Alexandria til 52/6d. måske 55/-. Sukker fra Peru til USNH. sluttedes til \$9.

Nordpacific markedet har været lidt mere aktivt, men der er lilsyneladende mere end tilstrækkelig tonnage til at dække behovet. Board of Trade betalte den uændrede rate af 57/6d. for en god kubikbåd for lumber og stykgods på fio. basis til UK., hvorimod

raten for korn fra Vancouver til UK. gik 2/6d. ned til 52/6d. Endvidere kan nævnes, at finsk liberty båd sluttedes for lumber fra Nordpacific til Australien til \$105.000.- lumpsum fio., og en 10.000 tonner sluttedes for korn Vancouver/Khorramshahr til \$10.50 med fri losning.

Østens markeder er stadigvæk ikke mange kommentarer værd. For en 460.000 cbft. bale båd betales \$75.000 lumpsum på berth terms for copra fra Philippinerne til 2 Nordpacific, og en anden båd af omtrent samme størrelse fik £20.000 lumpsum på lignende betingelser.

Fra Australien har der været livlig efterspørgsel efter tonnage for korn og mel til Indien. De betalte rater var uforandret 40/- for løst korn ex silo fra Vesta Australien med de sædvanlige tillæg, og for et par både, der sluttedes med korn til UK., var raten ligeledes uændret, 50/-, fra Vesta Australien med sædvanlige tillæg.

Kul fra Durban eller Lourenco Marques til Buenos Aires betales med 26/- for 10.000 tonner, og 8.600 tonner sluttedes til Adelaide til 38/6d. Fra Mauritius søges 8.000 tonner for sukker til UK. til 45/-.

Fra London meldes om lidt større efterspørgsel på Middelhavsmarkederne, men uden større ændringer i raterne. Af ugens slutninger kan nævnes: Bona/UK. 9.200 ts. jernmalm til 23/6d., Tunis/Rotterdam 3.300 ts. fosfat til 20/6d. med fri losning, Sfax/tysk Nordsøhavn 6.000 ts. fosfat til 19/- med option Rotterdam eller Antwerpen til 17/6d., fri losning. Dansk 3.000 tonner sluttedes Huelva/Danmark til 21/6d. for pyrites.

I vore hjemlige Trades er forholdene uden større ændringer. I kul- og koksarten er tendensen en smule bedre, men de få stigninger, der har kunnet konstateres, har kun drejet sig om nogle få pence. Der har været noget mindre liv i trælastbefragtingerne fra Østersøen, bl. a. på grund af strejkeforholdene i Finland, men for britisk regning sluttedes adskillige både fra Nordrusland til UK. til stort set uændrede rater.

På timecharter markedet er efterspørgslen efterhånden svundet stærkt ind, og aktiviteten indskrænker sig praktisk talt til udgående trips eller korte rundture. Rateniveauet er omtrent uændret.

Hr. Mikkelsen tiltrådte den 8. august, og de første tiltag er allerede i gang. Den 9. august foranstaltedes en fodboldkamp for besætningen på den engelske damper »Ariosto«, der spillede mod Havnevæsenets Idrætsklub. Den 10. august spillede en anden engelsk skibsbesætning mod Frederiksberg kommunale Idrætsforening.

DEN RUSSISKE HANDELSFLÅDE

Det amerikanske Handelsmarine-Institut, der er en organisation af redere, udtaler, at den sovjetrussiske handelsflåde nu er en mindre faktor i verdensskibsfarten trods erhvervelsen af tyske skibe og tilbageholdelsen af amerikanske låne- og leje-fartøjer. Kun 34 af 137 fragt- og tankskibe, der blev overladt Sovjetunionen i henhold til låne- og leje-loven, er blevet tilbageleveret, og alle anmodninger om at få de øvrige tilbage er forblevet ubesvarede.

Sovjetunionen havde ventet at blive en ledende konkurrent i handelsskibsfarten efter krigen, heder det videre. I 1947 påbegyndtes en femårsplan med det formål at fordoble førkrigs-handelsflåden, der var på 1,6 mill. tons. Den 1. januar i år havde Sovjetrusland kun 423 skibe på tilsammen 1.788.000 t, og deraf var over halvdelen mindst 20 år gamle. De sovjetrussiske handelsskibe går i regelmæssig

fart, og kun nogle få kommer uden for de sovjet-russiske farvande. I perioden 30. juni 1948—30. juni 1949 har kun 5 sovjetrussiske skibe anløbet New York.

Det kan tilføjes, at Sovjetunionen under krigen lånte 127 handelsskibe. Heraf gik 7 tabt, og kun 34 er leveret tilbage. Charles D. Marshall, Maritime Commissions administrerende direktør, har da også meddelt kongressen, at de 86 handelsskibe sikkert må afskrives.

DE NORSKE VÆRFTER

De norske skibsværfter lever fra hånden i mun- den med hensyn til reparationsarbejder, erklærer formanden for direktionen i »Rosenberg mekaniske Værksted«, skibsreder Bergesen overfor bladet »Stavangeren«. Der har været en betydelig nedgang i antallet af reparationsarbejder i den senere tid, og de norske værfter har vanskeligt ved at konkurrere med Sverige og Danmark. I disse lande arbejdes der i treskift, og de norske værfter kan derfor ikke konkurrere, når det gælder hurtigt arbejde. Det så, erklærede skibsrederen, ud til, at »Rosenberg mekaniske Værksted« bliver nødt til at afskedige en del arbejdere i reparationsafdelingen. Mange norske værfter har måttet give op i konkurrencen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En lods vender hjem

Chr. H. Bager, Marstal, der i 37 år har været lods i Gibraltar, hvor han i årenes løb har lodset over 54.000 skibe, er nu vendt hjem til Marstal, hvor han vil tilbringe sit otium. Efter Krigen blev Bager dekoreret med både den norske og danske frihedsmedalje.

Czekisk Østersø-havn

Det polske styre for Stettins havn har overladt Czekoslovakiet et særligt reservat på halvøen Ewa. I dette område vil Czekoslovakiet på egen bekostning bygge kaj-anlæg, pakhuse og vandværker. Det skal officielt hedde »Czekoslovakisk område«.

Bog anmeldelse

»Skibet« af L. A. Kisby. Reitzels forlag.

En af vore kendte skibsbyggere, ingeniør L. A. Kisby, har på Reitzels forlag udsendt en overordentlig velskrevet og såre instruktiv bog om skibsbygningen af idag, hvori han ikke blot klart og forståeligt gør rede for de faser, et skib gennemgår, fra det øjeblik rederens bestilling foreligger, til skibet forlader udrustningskajen for at gå på prøvetur, men også giver et indblik i arbejderne på værfternes tegnestuer, i maskinhallerne, på beddingerne o.s.v.

»Det er mit håb,« skriver forfatteren i sit forord, »at særlig den skibsinteresserede ungdom må få udbytte af denne bog om »Skibet«.« Det er der ikke den ringeste tvivl om, at den vil få, men der er heller ikke tvivl om, at de generationer, der ikke længere kan smykke sig med betegnelsen ungdom, også med stort udbytte vil kunne fordybe sig i dette fortrinlige værk om en så vigtig, dansk storindustris liv og virke.

Et aktuelt katalog

Andr. Fred. Høst & Søns forlag har i anledning af udstillingen »Skibet« udsendt et katalog omhandlende maritim litteratur på engelsk og skandinaviske sprog. Kataloget sendes gratis til alle interesserede, så længe oplag haves.

Skibsregisteret

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Else Skou* af København (OXYC) er nu henholdsvis 1958 og 1077 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Laura Mærsk* af København (OYZO) er nu henholdsvis 8437 og 6086 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Lica Mærsk* af Aalborg (OYVC) er nu henholdsvis 2494 og 1429 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Marocco* af København (OYLH) er nu henholdsvis 1684 og 925 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Erria* af København (OZPE) er nu henholdsvis 8767 og 5468 tons.

FRA SØRETTERNE

En kollisionssag

Forleden dag holdtes i Sø- og Handelsretten i København søforhør i anledning af, at D.F.D.S.'s motorskib *California* den 31. marts på rejse fra Gdansk til Genua i Nordsøen — nærmere betegnet i nærheden af Galloper fyrskib — kolliderede med det svenske motortankskib *Soya* af Stockholm. Begge skibe led herunder så betydelig skade, at reparationserne antagelig vil komme til at koste op mod 1 mill. kr.

Californias fører, kaptajn L. Larsen, forklarede, at kollisionen skete i stærk tåge. Der blev givet de behørigt signaler, men pludselig dukkede *Soya* frem af tagen kun 150 m borte, og sammenstødet var uundgåeligt. Man havde ikke hørt signaler fra det svenske skib, som efter kaptajn Larsens mening måtte bære ansvaret, idet det lå i den forkerte side af tvangsrueten.

Bøde for uagtsomhed

Styrmand Henry Marinus Stage Hansen er ved Sø- og Handelsretten blevet idømt en bøde på 100 kr. for som fører af bugserbåden »Brage« den 27. november at have forårsaget kollision mellem »Brage« og motorgaleasen »Hassava«, da han manøvrerede bugserbåden ud fra kajen ved Sdr. Toldbod.

En grundstødning

I Sø- og Handelsretten er afholdt søforhør i anledning af, at dampskibet »Clara Clausen« af Kolding på rejse fra Wiborg i Finland, hvor skibet havde løstet en ladning heste, den 15. august om natten var grundstødt i nærheden af Björkö, 4 sømil SSV for Koivisto havn. Skibet blev sent samme aften slæbt løs af en bugserbåd, der kom ud efter aftale med russiske marineofficerer mod, at bjergelønnen skal afgøres ved voldgift.

Damperens fører, kaptajn Iver J. Gemmer, forklarede iøvrigt, at årsagen til grundstødningen var, at to på kortet angivne koste i farvandet tværs for Koivisto havn ikke var på plads, og at han ikke kunne tage kending af havnen, da der lå russiske krigsskibe til ankers foran denne.

PERSONALIA

60 år

Tidligere fører i D.F.D.S., kaptajn F. V. Jakobsen, fylder den 7. september 60 år. Kaptajn Jakobsen, der pensioneredes fra 1. januar 1949, var sidst fører af s.s. »Falken«.

Den 7. september fylder tidligere fører i Siam Steam Navigation Co., kaptajn R. K. S. Rasmussen, 60 år. Kaptajn Rasmussen, som kom hjem efter krigen, er bosiddende i Vanløse.

Positionsliste pr. 30. august 1949

Dania

Cyrl ank. Dunkirk 30.8. — *Danholm* ank. Bombay 23.8., derefter Bahrein. — *Danklint* ank. Grimsby 24.8., derefter Immingham, Vejle. — *Danvig* afg. Maracaibo 27.8. til Manopla (Cuba). — *Tovell* ank. Rijeka 24.8.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 26.8. — *Brattingsborg* afg. Tel-Aviv 30.8. til Haifa. — *Dansborg* afg. Adelaide 12.8. — *Ellensborg* ank. Setubal 28.8., derefter til Gdansk. — *Flynderborg* forv. afg. Kbhvn. 31.8. til Stettin. — *Frederiksborg* ank. Pugwash 24.8., derefter til Garston. — *Lilleborg* afg. Gdansk 27.8. til London. — *Skodsborg* ank. Ivigtut 27.8., derefter til Kbhvn. — *Taurnborg* afg. Gdynia 23.8. til Zonguldak. — *Uranienborg* ank. Havana 11.8. — *Ørneborg* afg. Norfolk 19.8. til Køping.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Casablanca 30.8. til Fredericia. — *Bornholm* ank. Beira 30.8. — *Bretagne* ank. London 29.8. — *Gronland* afg. Luleå 30.8. til Bremen. — *Halland* rep. Helsingør. — *Irania* afg. Abadan 22.8. til Fredericia. — *Normandiet* ank. Zonguldak 27.8. — *Skaane* ank. Zaandam 29.8. — *Slesvig* afg. Yokohama 26.8. til Brisbane.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Le Méde, Frankrig, 27.8. Forv. ank. Kbhvn. 5.9. Derfra til Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Curacao 10.9. Derfra til Aruba. Derfra til Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Nyborg 28.8. Forv. ank. Aruba 14.9. Derfra til Fredericia, Korsør og Nyborg. — *Scandia* afg. København 24.8. Forv. ank. Curacao 12.9. Derfra til Aruba. Derfra til København, Kalundborg og Esbjerg.

De forenede Kulimporthør

Cimbria forv. ank. Aarhus 1.9. — *Concordia* forv. afg. Kbhvn. 2.9. til Gdansk. — *Dania* forv. ank. Holland 3.9. — *Hafnia* forv. ank. Aalborg 3.9. — *Scandia* forv. ank. Odense 2.9.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Stettin 25.8. — *Wm. Th. Malling* afg. Aalborg 30.8. — *I. P. Suhr* ank. Gdynia 27.8.

D. F. D. S.

Alabama ank. Aarhus 30.8. — *Argentina* ank. Hampton Roads 29.8., derfra til Baltimore/Philadelphia/New York. Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Arizona* ank. Kbhvn. 12.8. — *Arkansas* ank. Piræus 29.8., derfra forv. 31.8. til Megara, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Bergenhus* afg. Aalborg 27.8. til London. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 26.8., herfra forv. 31.8. til Aarhus/Kalmar/Kbhvn. — *Brasilien* afg. Bona 18.8. ank. Middlebrough forv. 30.8. — *Brynhild* ank. Brake 29.8., forv. udl. 30.8. — *Colombia* ank. New York 28.8., afg. 29.8. til Houston/New Orleans/Baltimore/New York for lastn til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 28.8. til Kbhvn. — *Egholm* ank. Kbhvn. 29.8. Skal i dok. — *Florida* ank. Lysekil 26.8., derfra forv. 2-3.9. til Kbhvn. — *Frigga* ank. Kbh. 28.8., herfra forv. 31.8. til Nakskov/Aalborg/London. — *Garonne* afg. Antwerpen 30.8. til Middelfart, Fredericia, Horsens, Odense. — *Georgia* afg. Setubal 22.8. via Kbhvn. red til Gdansk. Ventes ankomme Kbhvn. red 31.8. — *Halfdan* afg. Lissabon 27.8. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 30.8. — *Hebe* ank. Kbhvn. 28.8., herfra forv. 1.9. til Aarhus, derfra forv. 2.9. til Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Gdynia 31.8. til Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 31.8., derfra forv. 2.9. til Esbjerg, Aalborg, Randers. — *Hroar* ank. Hull 30.8., derfra 6.9. til Kbhvn. — *Ivar* afg. Kolding 30.8. til Aabenraa/Kbhvn. — *Katholm* afg. Odense 27.8. til London, forv. ank. 31.8., derfra til Kbhvn. — *Kentucky* ank. Tunis 28.8., derfra til Gibraltar og Rotterdam. — *Knud* afg. Helsingør 30.8. til Nakskov. — *Lemnos* afg. Cartagena 25.8. til Sunderland, Kbhvn./Nørresundby. Ventes til Sunderland 31.8. — *Louisiana* ank. Kbhvn. 26.8. for dokn. — *Maine* ank. Antwerpen 28.8., derfra forv. 2.9. til Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Iskenderun, Izmir, Istanbul. — *Margrethe* ank. London 30.8., derfra forv. 9.9. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Aarhus 30.8., derfra forv. 3.9. til London. — *Melos* ank. Tunis 25.8., derfra forv. 30.8. til Palermo, Li-

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

vorno, Genua, Marseille, Spanien og Casablanca. — *Nevada* ank. Aarhus 28.8., derfra forv. 31.8. til Aalborg/Norresundby. Derefter i dok. — *Oregon* ank. Esbjerg 5.8. — *Rhodos* ank. Antwerpen 28.8., derfra forv. 1.9. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Sousse, Malta, Sicilien/Italien og Marseille. — *Rota* ank. Newcastle 29.8., derfra forv. 1.9. til Middlesbrough/Kbhvn. — *Samos* afg. Algeciras 29.8. til Leixoes, Antwerpen, København, Göteborg og Aalborg. — *Skjold* ank. Khbvn. 29.8., afg. ca. 3.9. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* afg. Khbvn. ca. 2.9. til London/Newport/Swansea/Liverpool/Manchester. — *Taarnholm* afg. Manchester 25.8. til Khbvn., forv. ank. 2.9., herfra ca. 3.9. til Odense, Aarhus og Randers. — *Texas* ank. Aalborg/Norresundby 24.8., derfra forv. 31.8.-1.9. til Odense og Khbvn., herfra forv. 5.9. til Antwerpen, Dunkirk, Malta og Levanten. — *Thyra* afg. Esbjerg 27.8. til London/Esbjerg. — *Tomsk* ank. Dunkirk 28.8., afg. ca. 2.9. til Havre, Oporto, Lissabon, Bordeaux. — *Tula* ank. Antwerpen 29.8., derfra ca. 2.9. til Khbvn. — *Tunis* ank. London 30.8., derfra forv. 2-3.9. til Danmark. — *Uffe* ank. Liverpool 27.8., afg. ca. 1.9. til Manchester. Derfra ca. 5.9. til Khbvn./Aarhus/Randers. — *Uruguay* afg. New York 23.8. til Oslo/Khbvn./Stockholm. — *Venezuela* afg. Khbvn. 29.8. til New York/Gulfen/New York.

Heimdal

Axel Carl ank. Cochín 31.8. — *Hans P. Carl* ank. Cochín 29.8. — *Martin Carl* ank. Suez 31.8. — *Poul Carl* ank. Melbourne 25.8.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Landskrona 28.8., derefter Luleå. — *Jens Toft* afg. Liverpool 22.8. til Piræus. — *Karen Toft* ank. Gdynia 30.8., derefter Nordfrankrig. — *Maria Toft* afg. Middlesbrough 30.8. til Oxelsøund.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Genoa 27.8. til italiensk Somaliland. — *Anna Dan* afg. Jakobstad 30.8. til Kotka, derefter Calais og Rouen. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Hull 3.9., derefter Esbjerg og Rotterdam/Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* afg. Piræus 19.8. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* afg. Mollendo 25.8., nordg. — *Gladys Dan* afg. New York 26.8., sydg. — *Hedda Dan* forv. ank. Kotka 30.8., derefter Greenhithe. — *Indian Reefer* forv. ank. Cardiff 5.9., derefter Rio de Janeiro/Buenos Aires. — *Jelva Dan* forv. afg. Rochester 1.9. til Hartlepool, derefter Fredericia. — *Jutta Dan* forv. afg. Rieme 30.8. til Amsterdam, derefter Rostock. — *Kamma Dan* forv. afg. Callao 1.9., sydg. — *Katja Dan* forv. afg. Rostock 31.8. til Finland, derefter Næstved. — *Laila Dan* ank. New York 22.8., derefter Ballimore. — *Laura Dan* forv. ank. Aalborg 31.8., derefter Kalundborg. — *Lilian Dan* afg. Hangø 26.8. til Deepwater. — *Linda Dan* afg. Marseilles 29.8. til La Nouvelle, derefter Odense og Svendborg. — *Leena Dan* afg. Lobitos 25.8., sydg. — *Lotta Dan* forv. afg. Archangel 3.9. til Liverpool. — *Maria Dan* forv. ank. Frederikshaab 28.8. — *Marna Dan* ank. Philadelphia 26.8., nordg. — *Ninna Dan* forv. afg. Antwerpen 30.8. til Husum (Østsvrige). — *Paula Dan* ank. Antofagasta 26.8., sydg. — *Randa Dan* ank. Gefle 30.8., derefter Skutskär. — *Selma Dan* ank. Ellesmere Port 24.8., derefter Garston/Bathurst

N.B. — *Stina Dan* afg. Lissabon 29.8. til Casablanca, derefter Danmark. — *Ulla Dan* afg. Tolkis 29.8. til Rochester.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 25.8., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. Moji 22.8. forv. Vancouver B.C., Canada. — *Vedby* afg. Nauru 15.8., forv. ank. Fremantle 2.9.

Myren

Asbjorn ank. New York 26.8. — *Astrid* forv. ank. Odense 1.9. — *Birte* afg. Khbvn. 31.8. til Blyth. — *Chr. Sass* forv. ank. Dakar 2.9. — *Clara* afg. Khbvn. 31.8. til Stettin. — *Stal* afg. Aabenraa 31.8. til Stettin.

Norden

Norden afg. New Orleans 27.8. til Cape Town. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* ank. Amsterdam 28.8. — *Nordkyn* afg. Cairns 27.8. til UK/cont. — *Nordpol* ank. Amsterdam 28.8. — *Nordvest* ank. Singapore 24.8., forv. afg. til Port Swettenham 4.9.

Orient

Astoria ank. Auckland 12.8. — *Westralia* pass. Grenada 19.8. p. v. t. Cape Town.

Pacific

London ank. New York 16.8., derefter Venezuela. — *Paris* forv. afg. Hamborg 1.9. til Valencia.

Progress

Absalon afg. Gdynia 27.8. — *Elisabeth Nielsen* afg. Zonguldak 29.8. — *Ellen Nielsen* ank. Trieste 11.8. — *Hugo Nielsen* ank. Istanbul 28.8. — *Fylla* ank. Gefle 29.8. — *Henry Tegner* ank. Rostock 29.8. — *Karen* rep. Svendborg. — *Margrete* ank. Barry 30.8. — *Marianne* ank. Gdynia 26.8. — *Marz* afg. Gdynia 26.8. — *Polly* afg. Namsos 29.8. — *Rigmor* afg. Sunderland 31.8. — *Sophie* ank. Immingham 27.8. — *Thyra* afg. Sas van Ghent 31.8.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.8. til Yawata. — *Olga S.* afg. Cristobal 23.8. til Antwerpen. — *Gerd* ank. Buenos Aires 29.8. — *Tekla* forv. afg. Gocek 31.8. til Candia. — *Agnete* afg. Jacksonville 28.8. til New York. — *Kirsten* afg. Victoria 29.8. til New York. — *Gertrud* afg. Buenos Aires 29.8. til Callao. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* afg. Port of Spain 27.8. til Cabedello. — *Thyra S.* ank. New York 27.8. — *Gyda* afg. Oran 28.8. til Amsterdam. — *Anne* forv. afg. Horsens 30.8. til Khbvn. — *Hilde* afg. London 29.8. til Khbvn. — *Aslaug* forv. ank. Aabenraa 31.8., derefter Gdansk. — *Gudrun* forv. afg. Rotterdam 31.8. til Ardrossan. — *Alice* forv. ank. Calais 31.8., derefter London. — *Gunhild* forv. afg. Bremen 31.8. til Göteborg.

Vendilla

E. M. Dalgas forv. ank. Dordrecht 5.9. — *Otto Petersen* ank. Dordrecht 28.8. — *P. N. Damm* rep. Frederikshavn. — *Svend Pii* ank. Gdynia 31.8.

Ø. K.

Annam pass. Eastpoint Socotra 19.8. til Adelaide og Melbourne. — *Asia* rep. Nakskov. — *Bintang* ank. Yokohama 25.8., derefter Nagoya og Kobe. — *Blankvann* afg. Colombo 29.8. til Aden og Port Said. — *Danholm* ank. Bombay 23.8. — *Erria* ank. Hangø 24.8., derefter Khbvn. — *Falstria* forv. afg. New York 26.8. til Khbvn. — *Fernmoor* afg. Karachi 26.8. til Bombay og Madras. — *Fionia* afg. Hamborg 29.8. til Oslo og Khbvn. — *India* afg. Los Angeles 23.8. til New Orleans og Dublin. — *Java* ank. Singapore 27.8., derefter Port Swettenham. — *Jutlandia* pass. Butt of Lewis 28.8. til New York. — *Kambodia* ank. Rotterdam 30.8., derefter Marseille og Genoa. — *Kina* pass. Suez 27.8. til Aden og Fremantle. — *Korea* afg. Århus 30.8. til Göteborg og Khbvn. — *Lalandia* rep. Nakskov. — *Malacca* afg. Genoa 26.8. til London og Antwerpen. — *Malaya* afg. Olatu 27.8. til Hongkong og Manila. — *Manchuria* forv. afg. Bangkok 12.9. til Saigon og Bangkok. — *Meonia* afg. Hamburg 30.8. til Middlesbrough og Antwerpen. — *Mongolia* afg. Cebu 28.8. til Davao og Singapore. — *Morelia* afg. Aden 25.8. til Penang og Singapore. — *Nikobar* ank. Colombia River 28.8., derefter Puget Sound. — *Selandia* pass. Suez 27.8. til Aden og Colombo. — *Serampore* dokket i Khbvn. 25.8. — *St. Croix* afg. Calcutta 27.8. til Chittagong og Calcutta. — *St. Jan* ank. Karachi 24.8., derefter Colombo og Madras. — *St. Thomas* pass. Brunsbüttel 29.8. til Antwerpen og Rotterdam. — *Tahsis* afg. Honolulu 20.8. til Hongkong og Manila. — *Tantara* ank. Cebu 28.8., derefter Los Angeles og San Francisco. — *Tranquebar* afg. Penang 27.8. til Madras og Colombo.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokke og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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



*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141
København S

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 25. August 1949.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 ore med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 ore på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (sæsonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 170 (rute 39).

— - 171 (*Esbjerg* rute).

— - 172 (rute 25).

— - 173 (— 32 g).

— - 174 (*Swinemünde E.* rute).

Corrections to Nemedri (ending 6. August 1949).

Rettelsesbladene Nr. 152, 153, 159, 162 og 169 udgår.

I. Østersøen.

1459. Sverige. Landsort—Utlängan. Kungsgrund lys- og flojdetønde genudlagt. Midlertidigt udlagt lystønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1251 1949 udgår.

Position. c. 57° 41' N. 16° 56' E.

(U. f. s. Nr. 33/1856. Stockholm 1949.)

1460. (T). Sverige. Nyköping indsejling. Uddybningsarbejder. Fyrbelysning midlertidigt forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/482 1949.

Position. Nyköping: c. 58° 45' N. 17° 01' E.

Detaller. I anledning af udførelsen af uddybningsarbejder i sejløbet til Nyköping er petroleumsfyrene, der viser hvidt, fast lys, ombyttet med Aga fyr, der viser hurtigblink, 65 blink hvert 1^m.

(U. f. s. Nr. 33/1900. Stockholm 1949.)

1461. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn. Havnebygningsarbejder.*Position.* c. 63° 42' N. 20° 21' E.*Detaller.* Ud for den midterste del af kajen i Umeå uthamn er på en strækning af 150 m nedrammet pæle 2,9 m uden for kajlinien.

Tillægning til kajen kan derfor for tiden kun finde sted på kajens S.-ligste 100 m og N.-ligste 90 m lange strækning.

(U. f. s. Nr. 33/1854. Stockholm 1949.)

1462. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen fyr. Tågesignal forandres.*Tidspunkt.* September 1949.*Position.* c. 65° 19' N. 22° 22' E.*Detaller.* Ved Rödkallen fyr vil det nuværende tågesignal med tyfon blive forandret til nautofon. Tågesignalet karakter ændres samtidigt til to-toner hver 30^s, tone 4^s, pause 2^s, tone 4^s, pause 20^s.

(U. f. s. Nr. 33/1853. Stockholm 1949.)

1463. U. S. S. R. Letland. Pape fyr forandret.*Position.* c. 56° 09',4 N. 21° 01',4 E.*Detaller.* Pape fyr på ovennævnte plads viser nu hvidt et-blink hver 3^s.*Kort* Nr. 181.

(U. f. s. Nr. 33/1858. Stockholm 1949.)

1464. Tyskland. Kieler Bugt. Vrag forgæves eftersøgt.*Position.* c. 54° 30' 35" N. 10° 23' 29" E.*Detaller.* Vraget, der var rapporteret sunket på ovennævnte plads, og af hvilket en mast ragede op over vandet, er forgæves eftersøgt.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 32/2084. Hamburg 1949.)

1465. Tyskland. Eckernförde Bugt. Boknis Pynt. Båke nedrevet.*Position.* 54° 32' 57" N. 10° 01' 45" E.*Detaller.* Forbåken i båkolinien ved den målte mil på ovennævnte plads er fjernet.*Kort* Nr. 185.*Publikationer.* Danske Lods III, side 251.

(N. f. S. Nr. 32/2086. Hamburg 1949.)

1466. Tyskland. Eckernförde Fjord. Eckernförde. Møller fjernet.*Positioner.* a) c. 54° 27',6 N. 9° 49',6 E.

b) c. 54° 28',5 N. 9° 50',3 E.

Detaller. Windeby mølle og møllen over for Eckernförde kirkegård på ovennævnte pladser a) og b) er fjernet.

(N. f. S. Nr. 32/2085 (4). Hamburg 1949.)

1467. Tyskland. Eckernförde Fjord. Havneanlæg bortsprængt.*Position.* c. 54° 27',2 N. 9° 51',3 E.*Detaller.* Havneanlægget ved den tidligere torpedoforsøgsstation på ovennævnte plads er bortsprængt.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 32/2085 (2 b). Hamburg 1949.)

1468. Tyskland. Eckernförde Fjord. Anløbsbro fjernet.*Position.* c. 54° 28',5 N. 9° 50',6 E., på N.-siden af Eckernförde Yderhavn.*Detaller.* Anløbsbroen (Isern Düker-Steg) på ovennævnte plads er fjernet.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 32/2085 (3 a). Hamburg 1949.)

1469. Tyskland. Eckernförde. Havnebassin udfyldt.*Position.* c. 54° 28' 22" N. 9° 50' 12" E.*Detaller.* Havnebassinet mellem Windeby Nor og Inderhavnen er udfyldt.*Kort* Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 32/2085 (5). Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1470. Danmark. Sundet. Rute 32 g. Saltholm Flak N. Vrag flyttet. Vragvager inddrages.***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/945 1949.*Position.* 55° 44' (41") N. 12° 44' (00") E.*Detaller.* Vraget af luftfartøjet *Torlak Viking* er fjernet fra ovennævnte plads. Vragvageren med 1 grønt flag vil blive inddraget.

Vraget er nu henlagt på lossepladsen på Middelgrunden i 6,7 m vand på pladsen c. 55° 42',3 N. 12° 40',5 E. Mindste dybde over vraget er 2,4 m.

(Marineministeriet, 17. August 1949.)

1471. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser om natten. Advarsel.*Tidspunkt.* 31. August, 1., 5., 21. og 22. September 1949, hver dag Kl. 2100—0400 (næste dato).*Positioner.* 1. Middelgrunds Fort.

2. 55° 47' N. 12° 37' E.

3. 55° 47' N. 12° 47' E.

4. 55° 41',9 N. 12° 47' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser med kanon fra Middelgrunds Fort. Fareområdet under skydningerne begrænses af en linie gennem punkterne 1, 2, 3 og 4. Sikkerhedshøjde: 400 m.Fra 30 minutter før skydnings begyndelse og under skydningerne vil der til vejledning for skibe og fartøjer, der *passerer* gennem fareområdet blive vist 3 røde lanterner lodret for hverandre fra Middelgrunds Fort.Skibe og fartøjer advares imod at tage ophold inden for det farlige område i ovennævnte tidsrum. Skydningen vil blive standset for skibe, der *passerer* det farlige område.

(Marineministeriet, 20. August 1949.)

1472. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mølle nedrevet.*Position.* 55° 21' (18") N. 12° 22' (09") E.*Detaller.* Den i kortet viste mølle c. 1/2 sm W. for Gjorslev på ovennævnte plads findes ikke mere.*Kort* Nr. 130 og 125.**1473. Sverige. Sundet. Malmö redd fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1290 1949 udgår.*Position.* c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.

(U. f. s. Nr. 33/1864. Stockholm 1949.)

1474. (P). Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Lystønder udlægges.*Tidspunkt.* c. 15. September 1949.*Positioner.* a) 55° 29' (38") N. 9° 35' (22") E.

b) 55° 29' (47") N. 9° 34' (10") E.

c) 55° 29' (40") N. 9° 32' (47") E.

Detaller. I. Til forbedring af natafmærkningen i Kolding Fjord vil på ovennævnte tre pladser blive udlagt lystønder, som følger:1. På position a): En rød- og hvidstribet lystønde, der viser hvidt et-blink hver 3^s, blink 0,3^s, mørke 2,7^s.

2. - — b): En rødmalet lystønde, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m.
3. - — c): En rødmalet lystønde, der viser hvidt et-blink hver 3^s, blink 0,3^s, mørke 2,7^s.
- II. Samtidigt med udlægningen af ovennævnte nye lystønder, inddrages de på ovennævnte positioner værende sømærker, nemlig
- på position a): Rød- og hvidstribet stage med 1 opadvendt kost over 1 halmvisk.
- — b): Rød stage med 1 opadvendt kost.
- — c): Rød stage med 2 opadvendte koste.

Kort Nr. 156, 114, 151 og 150.

Publikationer. Danske Lods III, side 121. Fyrfort. Nr. 586 A, 586 B og 586 C. Søm.fort. side 67, Nr. 13, 17, 17 A og 18.

(Stada- og havneingeniøren, Kolding, 10. August 1949.)

1475. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Sønderborg havn N. Havnearbejder udført.

Position. 54° 55' (14") N. 9° 46' (04") E., ved Als Sund W.-side.

Detaller. På ovennævnte plads er en meget defekt, 50 m lang træspunsvæg blevet erstattet med en jernspunsvæg. Vanddybden er 4 m ved de N.-ligste 40 m af strækningen og c. 2 m ved den øvrige del af jernspunsvæggen.

(Sønderborg byråds udvalg for havnevæsenet, 15. August 1949.)

1476. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Neukirchen Grund. Oplysning om dybde.

Position. 54° 48' 51" N. 9° 46' 41" E.

Detaller. Mindste dybde paa Neukirchen Grund er nu 2,0 m.

Kort Nr. 154, 152, 185, 150, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods III, side 154.

(N. f. S. Nr. 32/2087. Hamburg 1949.)

1477. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Afmærkning forandret.

Position. 54° 51' 09" N. 9° 36' 23" E.

Detaller. Den sortmalede lystønde (spidstønde), der var mærket *I a*, og som var udlagt på ovennævnte plads, er ombyttet med en sortmalet spidstønde, der er mærket *I*.

Kort Nr. 154, 152, 185, 150, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods III, side 155.

(N. f. S. Nr. 32/2088. Hamburg 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1478. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.

1. Tidspunkt. I dagene 12.—24. og 27.—30. September 1949, hver dag Kl. 0800—1600, lørdage dog Kl. 0800—1300 og søndag den 18. September Kl. 0800—1200.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra Melby-Tollerup overdrev. Skydeområdet på søen, der i skydetiden er afspærret for al sejlads, begrænses af en linie gennem følgende punkter:

1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.

2. 56° 02',1 N. 11° 55',3 E.

3. 56° 03',6 N. 11° 57',8 E.

4. 56° 03',6 N. 12° 02',6 E.

5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

2. Tidspunkt. I dagene 30. August—2. September og 5.—10. September 1949, hver dag Kl. 0800—1600, lørdage dog Kl. 0800—1300.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I nævnte tid afholdes skydeøvelser, under hvilke skydeområdet over søen, der i skydetiden er afspærret for al sejlads, begrænses af en linie gennem følgende punkter:

1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.
2. 56° 04',0 N. 11° 50',0 E.
3. 56° 07',4 N. 11° 56',4 E.
4. 56° 06',9 N. 12° 04',4 E.
5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

Ann. Skydeområderne er ikke afmærket.

Under skydningerne vil der være hejst talstander 7 på to flagstænger, en i Liseleje plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m E. for Liseleje, og en i den W.-lige ende af Asserbo plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m SW. for Støngehuset.

Højeste ordinat: 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjællandske division, 17. August 1949.)

1479. Danmark. Kattegat. Isefjord indløb. Lynæs Batteri. Skydeøvelser om natten Advarsel.

Tidspunkt. 1.—10. September 1949, hver dag Kl. 2000—0100 (næste dato).

Positioner. A. 55° 58' 20" N. 11° 48' 33" E.
B. 55° 56' 49" N. 11° 51' 31" E.
C. 55° 54' 57" N. 11° 49' 27" E.
D. 55° 56' 13" N. 11° 47' 20" E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser med kanon fra Lynæs Batteri. Fareområdet under skydningerne begrænses af en linie gennem punkterne A, B, C og D. Sikkerhedshøjde: 300 m.

Fra 30 minutter før skydnings begyndelse og under skydningerne vil der til vejledning for skibe og fartøjer, der *passerer* gennem fareområdet, blive vist 3 røde lys lodret for hverandre fra Lynæs Batteri.

Skibe og fartøjer advares imod at tage ophold inden for det farlige område i de nævnte tidsrum. Skydningen vil blive standset for skibe, der *passerer* fareområdet.

(Marineministeriet, 20. August 1949.)

1480. (T). Danmark. Kattegat S.-lige del. Falske Bolsaks. Midlertidigt udlagt spirtønde ombyttes med spidstønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/922 1949.

Position. c. 55° 43',2 N. 10° 43',5 E.

Detaller. Den på pladsen for Falske Bolsaks lys- og klokketønde midlertidigt udlagte røde spirtønde vil blive ombyttet med en rødmalet spidstønde med 3 opadvundte koste. *Kort* Nr. 112, 141, 103, 140, 150, 125 og 180.

(Marineministeriet, 19. August 1949.)

1481. Danmark. Kattegat. Gerrild fyr NE. Undervandshindring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/905 1948.

Position. c. 56° 32',2 N. 10° 51',5 E., c. 1500 m NE. for Gerrild fyr.

Detaller. Undervandshindringen, over hvilken mindste dybde var c. 1 m, på ovennævnte plads, er forsvundet.

(Fyrdirektoratet, 17. August 1949.)

1482. Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om flydedokker.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/49 1949.

Position. c. 57° 03',1 N. 9° 57',0 E.

Detaller. Flydedok II vil i slutningen af August 1949 blive lagt på plads i Aalborg havn.

Flydedokken kommer til at ligge parallelt med Gasværksbolværket, således at dens W.-lige ende kommer lige E. for indsejlingen til Aalborg Værfts tørdok, og flydedokkens udvendige side ligger i en afstand af 90 m fra Gasværksbolværket.

Tågesignalet på flydedok I flyttes fra det NE.-lige hjørne af denne til det NE.-lige hjørne af flydedok II. Tågesignalet karakter forbliver uforandret.

Flydedok II's udvendige side forsynes i begge ender med en lanterne, der viser hvidt lys hele horisonten rundt.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 91. Havnelods, side 28 (planen) og 34. Fyrfort. Nr. 156 A.

(Aalborg Værft A/S, 16. August 1949.)

1483. Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Havnearbejder udføres.

Position. Aalborg havn: c. 57° 03' N. 9° 56' E.

Detaller. I Aalborg havn påbegyndes fuldendelsesarbejderne af 178 m bolværk umiddelbart W. for Limfjordsbroen (vejbroen). I de kommende måneder vil der derfor blive udført rammearbejder ude på fjorden for en dækmole c. 35 m W. for fiskebodernes nuværende W.-lige dækmole. Inden vinteren vil der foreløbig blive rammet et par fritstående pælebukke som prøvepæle c. 35 m fra bolværkslinien.

(Havningeniøren, Aalborg, 13. August, 1949.)

1484. Danmark. Skagerrak. Oplysning om båker.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/168 og 2/169 1949 udgår.

Positioner. Spirbakken båke: c. 57° 41',5 N. 10° 26',8 E.

Tversted — : c. 57° 35',7 N. 10° 11',1 E.

Svinkløv — : c. 57° 09',9 N. 9° 19',1 E.

Detaller. Spirbakken, Tversted og Svinkløv båker, der blev nedtaget for flere år siden, og som ikke i den nærmeste tid vil blive genrejst, udtages af kortene.

Kort Nr. 101, 100, 92, 90 og 91.

Publikationer. Danske Lods II, side 35 og 39, Søm.fort. side 22, Nr. 9, side 23, Nr. 6 og 8.

(Marineministeriet, 16. August 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1485. Grønland W.-kyst. Søndre Strømfjord anduvning. Oplysning om grunde.**

Position. Northeast Rock: c. 65° 59' 35" N. 53° 33' 56" W.

Detaller. 1. c. 1280 m 319½° fra Northeast Rock NW.-pynt er fundet en dybde på 5,4 m (3 fathoms).

2. c. 1785 m 300° fra Northeast Rock NW.-pynt er dybden 4,5 m i stedet for som tidligere angivet 9,1 m.

Anm. Da den i ovenstående punkt 1 nævnte grund tilligemed en i E. f. S. Nr. 37/1645 1948 nævnt grund med 7,3 m vand er beliggende meget nær ved ledelinien, der fører til munden af Søndre Strømfjord, tilrådes det det pågældende sted at holde sig godt klar af (S. for) de ovennævnte nyligt fundne grunde.

Kort Nr. 8 E.

(N. t. M. Nr. 33/4461. Washington 1949.)

1486. England E.-kyst. Sheringham Shoal NE. Oplysning om vrage.

Position. c. 53° 05' 55" N. 1° 24' 30" E.

Detaller. Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrage er forøget fra 10,4 m til 14,9 m.

(N. t. M. Nr. 1716. London 1949.)

1487. England E.-kyst. Sheringham Shoal N. Oplysninger om vrage.

Positioner. a) 53° 10' 59" N. 1° 11' 34" E.

b) 53° 10' 46" N. 1° 11' 53" E.

Detaller. 1. På ovennævnte to pladser findes vrage, over hvilke mindste dybde er:

På position a): 14,3 m

— b): 14,9 m.

2. Vraget, der er angivet at ligge tæt NE. for position a), er fjernet, og lystønden, der lå tæt N. for vraget, er inddraget.

3. Vraget, der lå tæt N. for position b), er fjernet.

(N. t. M. Nr. 1700. London 1949.)

1488. England E.-kyst. Outer Dowsing. Oplysning om vrage.

1. *Position.* 53° 35' 01" N. 0° 59' 07" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage, over hvilket mindste dybde er 16,5 m.

2. *Position.* c. 0,4 sm S. for positionen i pkt. 1.

Detaller. Vraget, der er angivet at ligge c. 0,4 sm. S. for førstnævnte vrage, findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1701. London 1949.)

1489. Skotland E.-kyst. Tay Floden. Oplysninger om fyr.

1. Fyr nedlagt.

Position. Buddon Ness høje fyr: c. 56° 28' 10" N. 2° 44' 55" W.*Detaller.* Buddon Ness høje fyr er nedlagt.

2. Nyt fyr tændt.

Position. Ved Broghy Castle, 4,0 sm 264½° fra Buddon Ness høje fyr.*Detaller.* På ovennævnte plads er tændt et nyt fyr, der viser hvidt, fast lys. Flammens højde: 4,6 m. Fyrlanterne på jernmast.*Kort* Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1713. London 1949.)

(Se tillæg.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.**1490. (P). Danmark. Kattegat S.-lige del. Rute 25. Falske Bolsaks NE. Somærke ombyttes.***Position.* c. 55° 43',4 N. 10° 44',6 E.*Detaller.* Lysspirtønden på ovennævnte plads, i rute 25, punkt 15, vil, såsnart fornødent lanternemateriel haves, blive ombyttet med en rødmalet lystønde, mærket 15, der ligesom lysspirtønden vil vise hvidt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.*Kort* Nr. 112, 103, 140, 141 og 150.

(Marineministeriet, 19. August 1949.)

Tillæg.**I. Østersøen.****1491. Danmark. Bornholm S. Bornholm E. Skydeøvelser om natten. Advarsel.***Tidspunkt.* 5.—9. og 19.—21. September 1949, alle dage inklusive, hver dag Kl. 2100—2400.*Positioner.* a) 54° 59' N. 14° 53' E.
b) 54° 59' N. 15° 00' E.
c) 54° 53' N. 15° 00' E.
d) 54° 53' N. 14° 53' E. og
1) 55° 04' N. 15° 10' E.
2) 55° 04' N. 15° 20',5 E.
3) 55° 00' N. 15° 20',5 E.
4) 55° 00' N. 15° 10' E.*Detaller.* I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra skib inden for to områder, S. og E. for Bornholm. Områderne begrænses af linier gennem henholdsvis punkterne a), b), c) og d) og punkterne 1), 2), 3) og 4). Sikkerhedsafstand fra det skydende skib: 4,0 sm. Sikkerhedshøjde: 2500 m.

Når der skydes, vises fra det skydende skib et rødt lys, synligt hele horisonten rundt og hejst på toppen.

Slæbefartøjet viser 2 hvide lys lodret for hinanden, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen.

Under alle skydningerne vil der blive anvendt projektør og/eller lysraketter til belysning af skydeskiverne.

Skibe og fartøjer advares mod at tage ophold inden for ovennævnte områder i de tidsrum, i hvilke skydning foretages.

(Marineministeriet, 23. August 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1492. Norge. Vest-Agder. Fareomraader. Skydeøvelser.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende områder erklæres for fareområder (skydeområder):

1. Området inden for en sektor med toppunkt i $58^{\circ} 04' 50''$ N. $6^{\circ} 38' 30''$ E., som begrænses af linierne, der fra toppunktet går i retning henholdsvis 200° og 260° , og af en cirkellinie med centrum i toppunktet og radius 3 sm.

2. Hele bugten inden for Rauna fyr på c. $58^{\circ} 03',5$ N. $6^{\circ} 40',6$ E.

3. Området, der strækker sig 3 sm ud over søen fra linien mellem Siriäens udløb på c. $58^{\circ} 16',6$ N. $6^{\circ} 23'$ E. og punktet 1 sm NW. for Varnes fyr på c. $58^{\circ} 10',6$ N. $6^{\circ} 37',8$ E.

Ann. I områderne 1 og 2 foretages skydeøvelser indtil 30. oktober 1949. 1. eller 2. September 1949 vil en speciel større skyde- og bombeøvelse med skarp ammunition og bomber finde sted på Lista i disse områder.

I område 3 vil øvelser foreløbig ikke finde sted.

(E. f. S. Nr. 15/707 og 708. Oslo 1949.)

1493. Danmark. Jylland W.-kyst. Hvide Sande baadehavn. Taagesignal atter i virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1266 1949 udgår.

Position. c. $56^{\circ} 00'$ N. $8^{\circ} 07'$ E.

Detaller. Tågesirenen på yderenden af N.-lige ledemole er atter i virksomhed.

(Vandbygningsvæsenet, 23. August 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 32, dated 6th August, 1949.

(Last Corrections: Weekly Edition No. 31, dated 30th July, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>	
1502	20	OSTEND N.W. Approach. Position (ii). Amend description of MIDDELKERKE BANK Buoy to read:— <i>R. Can, Whistle, Cylind. topmark (Gp. Fl. (2) R. 10 sec.).</i>
1503	20	ST. NAZAIRE Approaches. (1) Para. (a). <i>Delete</i> from „Approach line joins following positions“ to end of paragraph, and <i>substitute</i> :— Approach line joins following positions:— SN 1, <i>R.W.V.S.</i> , <i>Whistle, Cross topmark (Occ. 6 sec.).</i> Lat. 47° 00' 00" N., long. 2° 40' 00" W. SN 2, <i>B.W.V.S.</i> , <i>T-shaped topmark (Gp. Occ. (2) 9 sec.).</i> Lat. 47° 02' 56" N., long. 2° 30' 44" W. SN 3, <i>R.W.V.S. (Occ. 6 sec.).</i> Lat. 47° 05' 55" N., long. 2° 21' 30" W. Thence on the line of PORTCE—KERLEDE leading lights (025°). (2) Para. (c). <i>Delete</i> „Pilot is to be embarked at position (iv) on South Approach,“ and <i>substitute</i> :— Pilot is to be embarked at SN 3 Buoy.

VOLUME II.

NIL.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 330.
Rute 39.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	1—2	Vrag <i>Gisela</i> . Dybden over vraget rettes til: 8,7 m. Vragafmærkningen udgår.
2	II	1—2	Vrag <i>Neukuhr</i> . Dybden over Vraget rettes til: 9,9 m. Vragafmærkningen udgår.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 361.
Esbjerg.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	0	Positionen rettes til: 55° 25',6 — 8° 14',0. I rubrik „Mærket“ rettes „Graadyb“ til „O“.
1	I	7	I rubrik „Mærket“ tilføjes „Vyl“.
2	I	14	I rubrik „Anm.“ tilføjes: H. R. 1 stationstønde (r. lysspirtd.) er udlagt 500 m fra fyrskibet. Hvidt lys med en-fmk. hver 4 ^s . lys 2 ^s , mørke 2 ^s .

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 270.

Rute 25.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	I	14	Positionen rettes til: 55° 44',2 — 10° 38',8.
3	II	11—12	Vrag „Hollandsk kutter“ udgår.
3	II	14—15	Vrag s/s <i>Valen</i> udgår.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 323.

Rute 32 g.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I		Rutens bredde rettes til: „Punkt 1—4: 1000 m. (Se endvidere E. f. S. Nr. 20/919 og 23/1022 1949).
1	I	4	I rubrik „Malet“ udgår: med gul top.

(Rettelsesblad Nr. 169 udgår.)

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 302.

Swinemünde E.

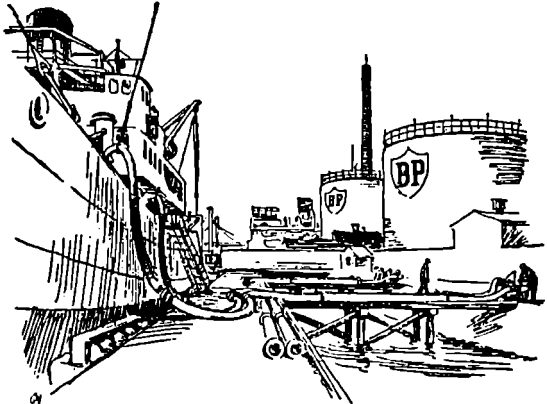
Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	0	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt lys med fire-fmk. hver 20 ^s .
1	I	0—1	Nyt punkt indsættes således: A — 54° 16',0 — 15° 05',0 — Lystd. — sort — 5 — Hvidt et-blk. hver 10 ^s .
1	I	8	Fyrkarakteren rettes til: „Hvidt gp.blk., to-blk. hver 9 ^s .“
2	II	8—9	Vrag <i>Arkona</i> . Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',4 — 14° 17',4 — <i>Schlesien</i> . o. v. — Fyr paa vg.: Rødt et-blk. hver 6,5 ^s . i pejlinger fra 14° til 194°. — 0,1 sm — E.
2	II	8—9	Vrag af hjælpekrydser. Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',2 — 14° 16',8 — <i>Orion</i> . o. v. — Fyr på vg.: Grønt et-blk. hver 6 ^s . i pejlinger fra 194° til 14°. — 0,3 sm — W.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



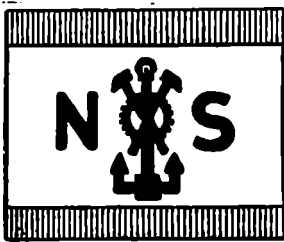
*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
—MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 100, 400 & 610

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 410 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

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: »Cimbrla« pr. Mariager

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

FRA UGE TIL UGE

90 ÅR

Søndag d. 4. september fyldte dansk skibsfarts nestor, direktør Chr. Schmiegelow 90 år, stadig lige levende interesseret i det, der gennem årene fyldte hans liv og gav det indhold: den danske skibsfart, dens kår og dens virke.

Direktør Chr. Schmiegelow så dagens lys i Rønne, hvor faderen var apoteker, og kom 14 år gammel til søs. I 1889 stiftede han sammen med en anden skibsfører kaptajn Torm, D/S Torm, hvis første damper han blev fører af. Men ni år senere, i 1898, kaldte H. N. Andersen ham over til Ø. K. som leder af kompagniets skibsfartsafdeling, og det var her i »Kompagniet«s tjeneste, han skulle komme til at gøre sit livs indsats, der vil bevare hans navn som et af de store indenfor dansk skibsfart. Helt opgav han dog ikke forbindelsen med Torm, men indtrådte i rederiets bestyrelse, fra 1908 som formand. I 1909 indtrådte direktør Schmiegelow i Ø. K.s direktion, en post han beklædte indtil 1935, og også på mange andre områder har kompagniet i tiden, der er svundet, forstået at gøre brug af hans store arbejdssevne og indsigt i skibsfartens mangeartede problemer.

Ø. K.

Lørdag d. 3. september kunne Det Østasiatiske Kompagni påny tage sit genrejste hovedsæde ved Holmens Kanal i København i brug. Tidligt om morgenen gik en lang række signalflag op under det nye tårns signalråd. Signalet betød kort og godt: »Kontoret er åbent«.

Ødelæggelsen af kompagniets hovedsæde fandt sted om morgenen den 19. december 1944. I den første tid derefter lededes administrationen fra kompagniets kontorbygning i Frihavnen, men allerede tidligt på sommeren 1945 etableredes et midlertidigt hovedsæde i ejendommen Christianiagade 8. I december samme år blev genopførelsen af det gamle hovedsæde overdraget til arkitekt Holger Jacobsen. Rejsegildet fandt sted i marts 1947, og nu er huset så vidt færdigt, at kompagniet henflytter sin administration dertil. Dette betyder dog ikke, at bygningsindretningen endnu er færdig i alle detaljer. Der er endnu et stykke vej tilbage, inden det er helt i orden, men fra 5. september findes samtlige afdelinger dog alle samlet på det gamle sted.

S.S. TESSA DAN

D. 31. august søsattes ved Alborg Skibsværft et nyt skib til J. Lauritzens rederi. Skibet, der fik navnet *Tessa Dan*, er på 4200 tons d.w. og vil blive udstyret med en 2100 HK dampmaskine, der får damp fra 2 oliefyrede kedler. Farten skal fuldt lastet være 13¼ knob.

EN KOLLISIONSULYKKE

Natten mellem d. 1. og 2. september skete der ved Hals Barre en kollisionsulykke, der kostede seks mennesker livet, idet D.F.D.S.'s damper s.s. *Nevada* på grund af styremaskinens svigten kolliderede med sandgraveren *Vulcanus*, der arbejdede med uddybning af renden.

S.s. *Nevada*, der var på vej til Alborg med en restladning af olickager, var nået til indsejlingen til renden, da styregrejserne svigtede, og inden man kunne få taget farten af skibet, tørnede den mod gravemaskinen, der kæntrede og sank. *Nevada*, der føres af kaptajn *Axel Petersen*, og som havde lods *Villemoes* om bord, svajede derpå rundt og gik på grund, men er dog senere blevet bragt flot igen.

Det lykkedes at redde fem af de elleve besætningsmedlemmer fra *Vulcanus* mens følgende seks mand omkom ved ulykken: Gravemaskinens fører, skipper *Milkofst*, Nørresundby, hovmester *Henry Engelsen*, Tustrup, dæksmand *Osvold Martinsen*, Alborg, fyrbøder *Lars Lemming*, Alborg, maskinmester *Frederiksen*, Nørresundby, dæksmand *Jacob Tolstruphede*, Hals.

ET STATS MINISTERORD

På socialdemokratiets kongres i Århus holdt statsminister Hedtoft mandag d. 5. september en stor tale, hvori han bl. a. kom ind på forholdene indenfor skibsbygningsindustrien og udtalte herunder, at værfterne aldrig kunne beskæftiges fuldtud med det arbejde, som danske skibe alene kan give. Der må arbejdes også på udenlandsk regning, og vi kan derfor ikke indføre bestemmelser imod, at danske skibsreparationer og nybygninger udføres i udlandet. Det ville indbære risiko for dansk skibsbygningsindustri fremtid, hvis udlandet lod sig friste til som gengæld at hindre, at skibsbygningsarbejder fra deres lande foregik i Danmark. Afgørende er det, at danske værfter kan konkurrere med udenlandske tilbud.

Man må håbe, at disse statsministerens kloge ord må finde gehør på rette sted.

SKIBET

Udstillingen *Skibet* blev som ventet den virkelig store succes. Da portene lukkedes for good om aftenen d. 4de september havde ikke mindre end 189.072 betalende gæster passeret tælleapparaterne, og udstillingen har da utvivlsomt tilfulde nået sit store mål: at virke som en talende propaganda for dansk skibsbygningsindustri, både herhjemme og i udlandet, ja, der er endda mulighed for at den vil blive en direkte foranledning til udvidet Marshallhjælp til Danmarks skibsbygning. Repræsentanter for det amerikanske Marshallkontor i København har, i forbindelse med et besøg på »Skibet«, informeret sig om de forskellige problemer og agter at arbejde videre med denne sag.

Importen af stålplader er i høj grad baseret på Marshallhjælp, men Danmark kan bruge langt større mængder, end det i øjeblikket er muligt at få som følge af knapheden på dollar. Ganske vist begynder stålvalseværket i Frederiksværk om kort tid på fremstillingen af stålplader m. m., men til denne produktion er der brug for store mængder råvarer, ligesom værket næppe i begyndelsen vil være i stand til at dække forbruget, så hvis den sæd, som »Skibet« har sået i de amerikanske sind, vil bære frugt, vil det blive til uvurderlig gevinst for dansk skibsbygning, og derigennem for Danmark selv.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening afholdt i tirsdags generalforsamling i Oslo. Fra Danmark var mødt direktør André Sørensen fra Danske Rederes Retsværn.

Af beretningen fremgik, at der ved udgangen af 1948 var indmeldt ialt 4,612,005 brutto reg. tons fordelt på 1162 skibe, en fremgang på ca. 700,000 tons fra året forud.

Ved udgangen af 1947 havde foreningen til behandling ca. 1550 sager. I 1948 indkom 718 nye sager, og foreningen havde ved udgangen af året ca. 2000 sager til behandling. Heraf blev i 1948 indbragt 36 nye sager til behandling for retten eller for voldgift for foreningens regning, medens 25 tidligere overtagne sager blev afsluttet.

I beretningen udtales indledningsvis, at de gyldne tider for skibsfarten synes nu at være færdig for denne gang. Dette viser sig bl. a. derved, at en del tidsbefragtere har haft vanskeligt ved at opfylde deres forpligtelser overfor rederierne. De har også undladt at gøre op med leverandørerne af bunkerul med det resultat, at disse har rejst krav mod rederierne og holdt skibene tilbage under påberåbelse af deres søpanteret for leverede varer. Disse sager volder ofte rederne store tab, og foreningen får en hel del arbejde og bryderi. En kaptajn burde aldrig give kvittering for modtagelsen af bunkerul uden at forvise sig om, at notaen er betalt af tidsbefragteren.

Skibsreder *Einar Bruusgaard* ønskede ikke genvalg, og i hans sted valgtes skibsreder *Chr. Knudsen*, Borgestad.

Til ny svensk repræsentant i hovedbestyrelsen efter skibsreder *Per Waller*, Göteborg, som ikke ønskede genvalg, valgtes skibsreder *Gunnar Carlsson*. Til finsk medlem af hovedbestyrelsen valgtes skibsreder *Arne Aakerlund*, Lovisa, og Finland er hermed for første gang repræsenteret i hovedbestyrelsen.

NYT LEGAT

Et nyt legat på 100,000 kr., hvis midler vil komme dansk søfart til gode, er blevet oprettet af civilingeniør *Henrik Pade* og hustru, København. Legatet er stiftet til minde om ægteparrets søn, *Jørgen Pade*, der under udøvelsen af sin gerning som befragter omkom ved et forlis i den engelske kanal i 1946. Det hedder i legatets bestemmelser, at midlerne skal anvendes til bevarelse af minderne om søfartens indsats og betydning for Danmark.

JULEPAKKER TIL SØFARENDE

Gennem dansk Sømandsmission i fremmede Havne er der hvert år sendt mange tusinder af pakker ud til vore søfarende, der må fejre jul på havet eller i fremmede havn. I England, Belgien, Tyskland, Polen samt Nord- og Sydamerika, hvor der er sømandskirker, holdes der hvert år utallige julefester, her uddeles pakkerne.

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne gør opmærksom på, at den første sending julepakker til Nord- og Sydamerika afgår i slutningen af september måned. Disse pakker vil af vore sømandspræster i New York og Buenos Aires blive fordelt til de skibe, som går i fast rutefart mellem det amerikanske fastland og det fjerne østen. På grund af disse ruters udstrækning vil f. eks. skibe, der forlader New York i oktober, først være tilbage i marts, hvorfor de gerne skulle have julepakker om bord, inden de går fra New York. Pakkerne bedes sendt til fru diakon *Rasmussen*, Strandboulevard 18, 1., København Ø. Glem ikke at lægge et lille personligt brev inden i pakken og en konvolut med Deres egen adresse.

EN PROTEST MOD SOCIALISERINGEN

De vidtgående engelske socialiseringsplaner har mange fanatiske modstandere, ikke alene blandt oppositionens medlemmer, men også langt ind i arbejderpartiets egne rækker. Således har lord *Wilverton*, der er valgt til overhuset af arbejderpartiet, fornylig udmeldt sig af partiet som protest mod de af regeringen fremsatte forslag om en socialisering af stålindustrien, og redegør i en artikel i *Daily Mail* for de bevæggrunde, der danner baggrunden for denne udmeldelse.

»The labour party«, skriver lord *Wilverton*, »satte sig høje mål i retning af at ville forbedre den mindrebemidlede befolknings kår, og partiet har også på sin kreditside anselige forbedringer af den sociale lovgivning.

Der blev så lukket op for en kasse med nationalisering af Bank of England, kul, gas, elektricitet, vandværker og transport.

Organiseringen og administrationen af disse nationaliserede industrier har været præget af stadige fejltagelser, og det bliver nødvendigt med omfattende reorganisation, om disse industrier skal blive virkeligt effektive.

Det er afgjort nødvendigt at konsolidere de ændringer, der har fundet sted og bevise ved deres effektivitet, at det var rigtige skridt, der blev foretaget på demokratiets vej.

Men denne fremgangsmåde er ikke blevet fundet fordelagtig.

Vi er i stedet for blevet konfronteret med et forslag om at nationalisere jern- og stålindustrien trods det faktum, at denne industri præsenterer os rekordagtig effektivitet, voksende produktion og rolige arbejdsforhold.

Det er endvidere blevet sagt os, at denne nationalisering vil blive fulgt af nationalisering af forsikring, sukker, cement, kemisk industri, olie og fedtstoffer og måske skibsfart.

Hvad skal det ende med? Den alvorlige trusel, som nationalisering frembyder, er ødelæggelse af initiativet.

Jern- og stålindustrien omfatter en skare af tilknyttede industrier, som alle vil gå i nationaliseringsgryden. De vanskelige økonomiske beslutninger i disse konkurrerende industrigræne skal tages af ministre og deres planøkonomiske generalstab.

Hele nationens liv skal svøbes ind i en spiral af restriktioner. Initiativ, foretagsomhed, håb og mod skal udslettes.

Med andre ord, som det så rigtigt er blevet sagt, den moderne planøkonomi vil kun kontrollere tingene, men vil uvægerlig ende med at kontrollere menneskene.

Den lille mand, hele middelklassen, bliver udryddet ved stigende beskatning og irriterende unødvendige kontrolforanstaltninger. De besiddende klasser er stadig blevet flået og har sørgelige udsigter for fremtidige erhvervs muligheder.

Som en australier engang sagde: Du kan plukke en kylling, men du kan ikke sætte fjerene på igen.

Den yderste afhængighed for alle og enhver af den suveræne stat er den endestation, vi bevæger os imod.

Men det fortælles, at det er en helt fejlagtig opfattelse af situationen.

Profitmotivet er forkert og umoderne. De moderne problemer i en mekanisk og industriel verden kræver til deres løsning tilsvarende moderne politiske og økonomiske kontrolorganisationer.

Vi kan kun undgå katastrofen, hvis vi erstatter den gamle forestilling om mennesket, der søger føde og bolig til egen og families behov, med kærlighed til samfundet som helhed.

UGENS FRAGTBRETNING

Der er stadig ikke mange nyheder på fragtmarkederne. I de oversøiske trades er tilgangen på nye laster stadig minimale, og da der er mere end tilstrækkelig tonnage disponibel, er ratetenden- sen stadig svag.

I transatlantisk trades er der atter sluttet kul fra Hampton Roads til Nordfrankrig til \$6. Fra Hampton Roads til Stockholm er betalt sv. kr. 23 for en stor båd. Kul fra Hampton Roads til Rio er sluttet til \$4.60. Efterspørgslen efter korntonnage har også været ringere end i forrige uge. For britisk regning kan der stadig gøres 7/- pr. qr. fra Northern Range til UK/Cont. Fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam er for svejtsisk regning betalt \$5.50 med option af losning Genua eller Marseille til \$6.25.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til den uændrede rate af 52/6d., og en 3200 tonner har fået 47/6d. fra San Domingo til UK. For 4000 ts. sukker Cuba/Bordeaux og/eller Dunkirk betales \$10- basis 1 lossehavn. Senere accepterede liner 2,500 ts. parcel til \$9.50 til en continental havn.

Fra Golfen kan nævnes korn til Grækenland til rater liggende omkring \$10.75/\$10.80. For sulphur fra Golfen til Manchester Kanalen betales 35/-, og en anden båd sluttedes ligeledes for sulphur til 3 lossehavne WCUK. til 40/-.

River Plate markedet er stadig meget stille. En 8500 tonner sluttedes Bahia Blanca/Hamburg til 44/-.

Fra vestkysten af Amerika kan nævnes salpeter Chile/Grækenland til \$16. For ris fra Ecuador til Manila indikeres \$13.50.

Salt fra Oakland til Japan eller Korea har taget adskillige både til 37/6d. på fio. betingelser. Korn fra Nordpacific til UK. er sluttet til den uændrede rate af 52/6d., og for lumber og stykgods Nordpacific/UK. er betalt 55/-, fio. Endvidere kan nævnes

korn Vancouver/Persiske Bugt til \$10.50. For Intercoast lumber betales \$49.500 for græsk Liberty båd på fio. basis, og en anden Liberty båd sluttedes for lumber fra British Columbia til Australien til \$102.500 fio.

Østens markeder er praktisk talt livløse. Fra Indien er sluttet 9.500 tonner Vizagapatam til USNH. til \$6.75. Australien har taget yderligere tonnage til Indien til uændrede rater, og for et dansk 5.500 ts. motorskib betales £21.500 fio. fra Brisbane/Melbourne til Israel via Cape. Krommalm fra New Caledonia til North Hatteras betales med \$10.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Der er måske lidt flere laster, men rateniveauet viser intet tegn til stigning. Som noget nyt efter krigen kan nævnes afslutningen af en 4.800 tonner for jernmalm fra Jugoslavien til UK. til 24/6d.

Der er stadig forskellige trælastforretninger fra Østersøen til UK. og Continentet til uændrede rater. Fra Hvidehavet har der været livlig aktivitet for britisk regning til UK. på basis af 207/6d. fra Mesane til ECUK. for både indtil ca. 800 stds. Fra Archangel er betalt 140/- pr. std. DBB. til UK. for både på indtil 1.800 stds. Kulraterne fra UK. til Danmark ligger på omkring 12/- fra Østkysten til god dansk havn for både på omkring 3.000 ts., og for koks fra London til god dansk havn ligger raten omkring 16/6d.

På timechartermarkedet er efterspørgslen stadig begrænset til enkelte trips eller korte rundture. Norsk motorskib på ca. 6.400 ts., ca. 10 mils fart, sluttedes for Vestafrika rundtur til 16/-, og for moderne oliebrænder, ca. 10.300 ts. med ca. 10 mils fart, betales 13/- for Vestafrikarundtur. Moderne dansk 3.500 tonner sluttedes for 12 måneders indisk fart til 25/-.

Hvis menneskene kunne lære at anerkende en moralbasis for deres opførsel, ikke blot som private borgere, men også som samfundsmedlemmer, ville regeringens problemer uden tvivl blive lettere. Det ville endog være sandsynligt, at regeringen ville komme i hænderne på de bedst begavede.

Man kan kun sige, at problemet hidtil har været uløseligt — både ved demokrati, tyranni, despotisme, totalitarisme eller diktatur.

Og at styrte et land ud i et uoverskueligt eksperiment, der må antages fuldstændigt at mislykkes, med mindre den menneskelige natur bliver således forandret, at mennesket handler anderledes end al hidtidig erfaring viser — det må hævdes at være en uansvarlighed grænsende til kriminel tåbelighed.

Uofficielle strejker, voksende tilbøjelighed til at bryde overenskomster, manglende evne til at forstå uomgængelige økonomiske kendsgerninger viser, at arbejderne i dette land ikke af deres ledere er blevet belært om, at voksende magt og privilegier må opvejes af større ansvarsfølelse.

Vi ved, hvor alle disse vildfarelser om et billigt utopia vil ende. Vi har et fremtrædende eksempel i Rusland.

NORSKE OPLÆGNINGER

Norges Rederforbund meddeler, at ifølge oplysninger fra rederierne var oplægningsituationen pr. 1. september følgende:

Regulære oplægninger omfattede 17 skibe på 37,709 brutto tons, heraf 8 tankskibe på 27,684 tons. Uden beskæftigelse var 7 skibe på 8876 tons, heraf et tankskib på 498 tons.

De skibe, der opgives at være uden beskæftigelse, har været fragtsøgende i længere tid, men har fremdedes mandskab ombord. Af de skibe, som pr. 1. september var lagt op eller var uden beskæftigelse, var 13 små fragtskibe, 5 små tankskibe, 2 større fragtskibe og 4 større tankskibe. Af disse skibe var 6 oplagt i udlandet og 18 i norske havne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Et nutids-skib

DFDS har udsendt et album om motorskibet *Kronprinsesse Ingrid*. Værket kaldes »Et Nutids-Skib« og giver i tegninger, fotografier og kortfattede tekster en på en gang saglig og let fatteligt fremstilling af det teknikens vidunder, som et moderne passager- og fragtskib må siges at være.

Nakskov Skibsværft

I forbindelse med udstillingen »Skibet« har Nakskov Skibsværft udsendt en fiks lille brochure, som i tekst og navnlig billeder fortæller om værftets virke. Det fremgår af tryksagen, at der fra værftet indtil nu er blevet søsat 120 skibe af alle typer. Ca. 25 danske rederier har fået afleveret nybygninger fra værftet, og desuden har man søsat nybygninger for redere i udlandet. Med denne lille brochure viser Nakskov skibsværft på en god måde sit ansigt udadtil.

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i august afholdte håndværksprøve mødte 67 eksaminander, som alle bestod.

Fra norske værfter

Fra Frederiksstads mek. Verksted er afleveret s.s. *Solviken* på 5130 tons d.w. til rederiet Wallem & Co., Bergen. Hovedmaskineriet består af en Frederiksstads dampmotor på 2400 HK, der giver en fart af 12 knob.

Fra svenske værfter

Søsætninger: D. 2. august søsattes ved Götaverken et 7200 tons d.w. motorskib *Minnesota* til AB Transpacific, Göteborg. Hovedmaskineri: to 6-cyl., totakts, enkeltvirkende dieselmotorer af Götaverkens konstruktion, 13200 IHK. Farten skal være 19 knob.

D. 2. juli søsattes ved Kockums, Malmö, et 16300 tons d.w. tankmotorskib *Venus* til A/B Nordstjernan, Stockholm. Hovedmaskineri: en 6-cyl., totakts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor 6000 SHP, farten skal være 15 knob.

D. 11. august søsattes ved Kockums, Malmö, et 13000 tons d.m. tankmotorskib *Athene* til A/S Athene, Kristiansand. Hovedmaskineri: en 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, 4500 SHP, farten skal være 14 knob.

D. 17. august søsattes ved Finnboda Varf et ca. 3750 tons d.w. lastmotorskib *Floria* til AB Svea, Stockholm. Hovedmaskineri: 2 st. Polar dieselmotorer hver udviklende 1520 SPH, arbejdende på samme aksel.

Götaverken har søsat et 4700 tons d.w. frugtmotorskib *Northern Lights* til D/S Idaho, Haugesund. Hovedmaskineri: en Götaverken dieselmotor 8500 IHK. Farten skal være 18 knob.

Afleveringer: Eriksbergsværftet afleverede d. 24. aug. et 9575 tons d.w. lastmotorskib *Talleyrand* til Wilh. Wilhelmsens rederi, Oslo. Hovedmaskineri: en 2-takts, enkeltvirkende 9-cyl. B. & W. dieselmotor, 8100 IHK. Farten er 16 knob.

Fra Portugal

Et portugisisk rederi har ved et belgisk værft bestilt et 21.000 tons passagerskib, der skal indsættes på ruten Lissabon—Rio de Janeiro. Skibet skal have et turbinemaskineri på 22.000 HK og en fart på 21 knob. Leveringen skal ske i løbet af 20 måneder.

PERSONALIA

75 år

Mangeårig og kendt skibshandler i Bordeaux, kaptajn S. A. Thing, fylder 75 år den 11. september. Kaptajn Thing, der indtil 1918 var fører i D/S »Quarto«, har siden været bosiddende i Frankrig.

70 år

Den 17. september fylder tidligere medlem af skibsførerforeningens bestyrelse, kaptajn A. A. Bugge, 70 år. Kaptajn Bugge var fører i Sydfynske D/S, indtil han forlod søen i 1940.

Grønlands styrelse

Efter statsministeriets, Grønlands styrelses indstilling er ved kongelig resolution af 28. august 1949 skibsfører af 2. grad under Grønlands styrelse Erik Trier Mørch afskediget i nåde og med pension på grund af svagelighed med udgangen af august måned 1949.

Statens skibstilsyn

Ved kongelig resolution af 27. august 1949 er skibssynsmand under statens skibstilsyn Hans Christian Nielsen udnævnt til skibsinpektør i 5. lønningsklasse sammesteds fra 1. august 1949.

Positionsliste pr. 6. september 1949

Dania

Cyril afg. London 5.9. til Kbhvn. — *Danholm* ank. Bahrein 6.9., derefter Bangkok. — *Danklint* ank. Vejle 5.9., forv. afg. 7.9. til Gdynia, Rouen. — *Danvig* afg. Maracaibo 27.8. til Manopla, New York. — *Tovelil* afg. Sibenik 6.9. til Immingham.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 26.8. — *Brattingsborg* ank. Malta 5.9., derefter til Sfax. — *Dansborg* afg. Adelaide 12.8. — *Ellensborg* afg. Setubal 1.9. til Gdansk. — *Flynderborg* ank. Stettin 1.9., derefter til Nordfrankrig. —

Frederiksborg ank. Pugwash 24.8., derefter til Garston. — *Lilleborg* ank. Frog Island 1.9., derefter til East Greenwich. — *Nordborg* ank. Blyth 4.9., derefter til Julianehaab. — *Skodsborg* afg. Ivigtut 31.8. til Kbhvn. — *Taarnborg* afg. Gibraltar 31.8. til Zonguldak. — *Uranienborg* afg. Malanzas 3.9. til Antilla. — *Ørneborg* afg. Norfolk 19.8. til Köping.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Casablanca 30.8. til Fredericia. — *Bornholm* ank. Beira 30.8. — *Bretagne* ank. Antwerpen 6.9. — *Grønland* afg. Bremen 6.9. til Luleå. — *Halland* afg. Göteborg 6.9. til Antwerpen. — *Irania* afg. Abadan 27.8. til Fredericia. — *Normandiet* afg. Istanbul 5.9. til Savona. — *Skaane* afg. Kopervik 5.9. til Mesane. — *Slesvig* afg. Yokohama 26.8. til Brisbane.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Cork 6.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Kbhvn. 7.9. til Gdansk. — *I. P. Suhr* ank. Bordeaux 7.9.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 9.9. — *Concordia* forv. afg. Ålborg 9.9. til Polen — *Dania* forv. afg. Blyth 10.9. til Århus. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. ank. Nakskov 9.9.

D. D. P. A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 7.9., derfra til Nyborg, derfra til La Méde, Frankrig. — *Esso København* forv. ank. Curacao 9.9., derfra til Aruba, derfra til Nyborg. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 14.9., derfra til Fredericia, Korsør og Nyborg. — *Scandia* forv. ank. Curacao 11.9., derfra til Kbhvn., Kalundborg og Esbjerg.

D. F. D. S.

Alabama ank. Århus 30.8. — *Argentina* afg. New York 3.9. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* ank. Antwerpen 4.9. Laster til Vestitalien. — *Arkansas* afg. Istanbul 5.9. til Rodosto, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Bergenhus* ank. Nakskov 3.9., derfra forv. 8.9. til Odense, derfra forv. 10.9. til London. — *Bolivia* ank. Kalmar 5.9., derfra forv. 6.9. til Kbhvn., herfra forv. 8.9. til New York/Gulffen/New York. — *Brasilien* ank. Middlesbr. 30.8. — *Brynhild* ank. Antwerpen 3.9., derfra forv. 9.9. til Kbhvn. — *Colombia* ank. Houston 4.9., derfra til Corpus Christi/New Orleans/Hampton Roads/Baltimore/New York. Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 6.9. til Reykjavik, derfra 10.9. til Thorshavn/Kbhvn. — *Florida* ank. Kbhvn. 6.9., derefter i dok. — *Frigga* ank. London 6.9., derfra ca. 16.9. til Kbhvn. — *Garonne* afg. Fredericia 6.9. til Horsens, Odense, Antwerpen. — *Georgia* ank. Gdansk 2.9., derfra forv. 9.9. til Kyndby. — *Halfdan* afg. La Pallice 4.9. til Havre, derfra ca. 7.9. til Hamborg, derfra ca. 12.9. til Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 30.8. afg. ca. 9.9. til Gdynia. — *Hebe* ank. Newcastle 5.9., derfra forv. 8.9. til Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 1.9., herfra ca. 6.9. til Fr.havn for dokning. — *Hjortholm* ank. Esbjerg 5.9., derfra forv. 6.9. til Ålborg, Randers. Skal derefter i dok. — *Hroar* ank. Hull 30.8., derfra 6.9. til Kbhvn. — *Ivar* afg. Kbhvn. 3.9. til Leningrad/Holland. — *Katholm* ank. London 31.8. — *Kentucky* afg. Gibraltar 5.9. til Rotterdam. — *Knud* ank. Nakskov 31.8. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 3.9., herfra 6.9. til N. Sundby/Kbhvn. — *Maine* afg. Antwerpen 2.9. til Patras, Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Iskenderun, Izmir, Istanbul. Ventes til Patras ca. 12.9. — *Margrethe* ank. London 30.8., afg. ca. 9.9. til Kbhvn. via Humber. — *Marocco* afg. Århus 4.9. til London. Fra London forv. 8.9. til Kbhvn. — *Melos* afg. Marseille 5.9. til Tarragona, Valencia, Malaga, Sevilla, Huelva, evt. Lissabon og Danmark. — *Nevada* ank. N. Sundby 2.9., derfra forv. 6.9. til Kbhvn. for dok. — *Rhodos* afg. Casablanca 6.9. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Sousse, Malta, Sicilien/Italien og Marseille. — *Rota* ank. Kbhvn. 6.9. Fra Kbhvn. forv. 8.9. til Odense/Newcastle. — *Samos* afg. Antwerpen 5.9. til Göteborg, Kbhvn. og Ålborg. — *Skjold* afg. Hamburg 5.9. til Antwerpen, derfra ca. 8.9. til Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* afg. Ålborg 3.9. til London/Newport/Swansea/Liverpool/Manchester. — *Taarnholm* ank. Odense 6.9., derfra ca. 7.9. til Århus og Randers. — *Texas* ank. Kbhvn. 4.9., herfra forv. 6.9.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephones: **1200 (10 lines)**
Vinkco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

til Antwerpen, Dunkirk og Levanten. — *Thyra* afg. Esbjerg 3.9. til London/Esbjerg. — *Tomsk* afg. Havre 3.9. til Oporto, Lisbon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Tula* ank. Kbhvn. 6.9., afg. ca. 14.9. til Rotterdam og Antwerpen. — *Tunis* ank. Kbhvn. 4.9., herfra forv. 8.9. til Århus/London. — *Uffe* ank. Manchester 2.9., derfra ca. 7.9. til Kbhvn./Århus/Randers. — *Uruguay* ank. Oslo 5.9., derfra forv. 6.9. til Kbhvn./Stockholm. — *Venezuela* afg. Kbhvn. 20.8. til New York/Gulfen/New York.

Helmdal

Axel Carl ank. Cochín 5.9. — *Hans P. Carl* afg. Cochín 6.9. til Calcutta. — *Martin Carl* ank. Suez 30.8. — *Poul Carl* ank. Sydney 4.9.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Landskrona 6.9. til Luleå. — *Jens Toft* afg. Piræus 6.9. til Volos. — *Karen Toft* forv. ank. Bordeaux 7.9. — *Maria Toft* afg. Oxeløvsund 5.9. til Middlesbrough.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Massawa 6.9., derefter italiensk Somaliland. — *Anna Dan* forv. afg. Kotka 6.9. til Calais og Rouen. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Hull 7.9. til Esbjerg. — *Egyptian Reefer* ank. Riodejaneiro 5.9., derefter Buenos Aires. — *Gerda Dan* afg. Guayaquil 1.9., nordgående. — *Gladys Dan* pass. Panama Kanalen 7.9., sydgående. — *Hedda Dan* afg. Raumo 3.9. til Themsen. — *Indian Reefer* ank. Cardiff 5.9., derefter Sydamerika. — *Jelva Dan* forv. afg. Hartlepool 8.-9.9. til Fredericia. — *Jutta Dan* forv. afg. Rostock 8.9. til Mäntyluo, derefter Preston via Kbhvn. for bunkers. — *Kamma Dan* afg. Callao 4.9. til Cristobal. — *Katja Dan* forv. afg. Toppila 6.9. til Næstved. — *Laila Dan* forv. afg. New York 16.9. til Chile. — *Laura Dan* forv. afg. Helsingør 6.9. til Kotka, derefter Bristol/Cardiff. — *Lilian Dan* forv. afg. Beckton 7.9. til Kbhvn. — *Linda Dan* afg. La Nouvelle 1.9. til Odense og Svendborg. — *Leena Dan* afg. Callao 3.9., sydgående. — *Lotta Dan* afg. Archangel 3.9. til Liverpool. — *Maria Dan* ank. Holsteinsborg 2.9., derefter Ivigut. — *Marna Dan* forv. afg. 9.9. til Chile. — *Ninna Dan* ank. Husum 5.9., derefter Kotka/Mostyn Quay. — *Paula Dan* afg. Valparaiso 31.8., nordgående. — *Randa Dan* afg. Gefle 5.9. til Nordafrika. — *Selma Dan* afg. Garston 5.9. til Bathurst N.B. — *Stina Dan* forv. ank. Fredericia 5.9., derefter Tolkis og Kotka via Kbhvn. for bunkers. — *Ulla Dan* forv. afg. Rochester 7.9. til Toppila og Mäntyluo.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle for Christmas Island 3.9. — *Tureby* afg. Moji 22.8., forv. ank. Vancouver 7.9. — *Vedby* ank. Bunbury 2.9., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn afg. New York 2.9. til Leixoes. — *Astrid* forv. ank. Gdansk 8.9., derefter Åbenrå. — *Birte* forv. afg. Blyth 7.9. til Frederikshåb. — *Chr. Sass* afg. Dakar 4.9.

til Tabou. — *Clara* forv. ank. Kbhvn 8.9. — *Stal* forv. ank. Oslo 8.9.

Norden

Norden afg. New Orleans 27.8. til Cape Town, Port Elisabeth o. v. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* afg. Cairns 27.8. til UK. — *Nordpol* ank. Bordeaux 5.9., derefter Dakar o. v. — *Nordvest* ank. Penang 6.9., forv. afg. 7.9. til Colombo.

Orient

Astoria afg. Auckland 2.9. til Nauru. — *Westralia* forv. ank. Cape Town 9.9.

Pacific

London afg. New York 2.9. til Venezuela, Colombia. — *Paris* afg. Hamburg 1.9. til Valencia, forv. ank. 10.9.

Progress

Absalon ank. Dieppe 2.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Sfax 2.9. — *Ellen Nielsen* afg. Triest 6.9. — *Hugo Nielsen* afg. Alexandretta 7.9. — *Fylla* afg. Gefle 2.9. — *Henry Tegner* afg. Stettin 4.9. — *Karen* reparerer Svendborg. — *Margrete* pass. Barry 31.8. til Italien. — *Marianne* afg. Gdynia 2.9. — *Marx* ank. London 1.9. — *Polly* ank. Grangemouth 4.9. — *Rigmor* ank. Haderslev 3.9. — *Sophie* afg. Helsingborg 6.9. — *Thyra* afg. Stralsund 7.9.

Torm

Herdis laster i Japan til Vestkysten U.S.A. — *Olga S.* afg. Christobal 23.8. til Antwerpen. — *Gerd* forv. afg. Buenos Aires 9.9. til Montevideo. — *Tekla* forv. ank. Messina 9.9., derefter New York. — *Agnete* forv. afg. New York 6.9. til Philadelphia. — *Kirsten* afg. Recife 1.9. til Jacksonville. — *Gertrud* afg. Buenos Aires 29.8. til Callao. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. afg. Recife 6.9. til Victoria. — *Thyra S.* ank. Baltimore 31.8. — *Gyda* forv. afg. Amsterdam 6.9. til Norrköping. — *Anne* ank. Köping 4.9., derefter Oskarshamn. — *Hilde* forv. afg. Vejle 7.9. til Masnedø. — *Aslaug* forv. afg. Åbenrå 7.9. til Gdansk. — *Gudrun* ank. Ardrossan 5.9., derefter East Hartlepool. — *Alice* forv. afg. London 7.9. til Kolding. — *Gunhild* forv. afg. Göteborg 6.9. til Bergkvarna.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Dordrecht 5.9. — *Otto Petersen* afg. Dordrecht 2.9. til Hvidehavet. — *P. N. Damm* rep. Århus. — *Svend Pii* afg. Hamburg 5.9. til Hvidehavet.

Ø. K.

Annam pass. Eastpoint Socotra 19.8. til Adelaide og Melbourne. — *Asia* ank. Nakskov 11.8. rep. — *Bintang* afg. Kobe 1.9. til Hongkong og Manila. — *Blankvann* afg. Colombo 19.8. til Aden og Port Said. — *Danholm* afg. Bombay 1.9. til Bahrein og Bangkok. — *Erria* ank. Kbhvn. 6.9., derefter Southampton. — *Falstria* ank. Kbhvn. 5.9. — *Fernmoor* ank. Bombay 28.8., derefter Madras og Calcutta. — *Fionia* ank. Gdynia 5.9., derefter Helsingfors. — *India* afg. Christobal 5.9. til New Orleans og Dublin. — *Java* afg. Port Swettenham 2.9. til Colombo og Port Said. — *Jutlandia* pass. Butt of Lewis 28.8. til New York. — *Kambodia* pass. Gibraltar 4.9. til Marseilles og Genoa. — *Kina* pass. Equator 4.9. til Fremantle og Melbourne. — *Korea* ank. Kbhvn. 1.9., derefter Gdynia. — *Lalandia* rep. i Nakskov. — *Malacca* forv. afg. London 6.9. til Antwerpen og Rotterdam. — *Malaya* ank. Manila 4.9., derefter Philippin outports. — *Manchuria* ank. Bangkok 28.8., derefter Saigon og Singapore. — *Meonia* afg. Middlesbrough 5.9. til Antwerpen og Rotterdam. — *Mongolia* afg. Manila 2.9. til Singapore og Port Swettenham. — *Morelia* forv. afg. Penang 6.9. til Singapore og Manila. — *Nikobar* ank. Vancouver 1.9., derefter Hongkong og Manila. — *Selandia* ank. Colombo 6.9., derefter Penang og Port Swettenham. — *Serampore* pass. Bishop Rock 5.9. til Los Angeles. — *St. Croix* afg. Calcutta 27.8. til Chittagong og Calcutta. — *St. Jan* ank. Karachi 24.8., derefter Colombo og Madras. — *St. Thomas* pass. Ushant 5.9. til Marseilles og Genoa. — *Tahsis* afg. Honolulu 20.8. til Hongkong og Manila. — *Tantara* afg. Cebu 31.8. til Los Angeles og San Francisco. — *Tranquebar* afg. Colombo 5.9. til Aden og Port Said.

DANSK SØFARTS TIDENDE

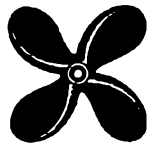
Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17090, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvøj 141 København S

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific»

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET i

KØBENHAVN

Kølyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIKAKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og reparation af dieselmotorer 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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 1. September 1949.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
20.....	1531.	131.....	1505.
91.....	1528, 1529, 1530.	132.....	1505.
93.....	1525.	133.....	1503, 1505.
94.....	1525.	134.....	1503, 1505.
95.....	1525.	140.....	1507.
100.....	1516, 1518, 1520, 1521.	150.....	1512.
101.....	1521.	152.....	1512.
102.....	1516, 1520.	154.....	1512.
103.....	1516, 1518.	157.....	1509.
112.....	1518.	160.....	1507.
114.....	1509.	163.....	1507.
115.....	1517.	180.....	1516, 1518.
125.....	1505, 1516, 1518.	181.....	1500.
126.....	1512.	185.....	1512.
130.....	1503, 1505.	200.....	1501.

Med dette nummer følger:

Månedsoversigt Nr. 9.

Rettelsesblad Nr. 175 (*Swinemünde E. rute*).

— — 176 (*Danzig og Gdynia rute*).

Corrections to Nemedri (ending 13. August 1949).

Rettelsesblad Nr. 174 udgår.

I. Østersøen.

1494. (T). Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne lys- og fløjtetønde inddraget for eftersyn.

Position. 55° 04' (35") N. 14° 38' (40") E.

(Bornholmske marinedistrikt, 20. August 1949.)

1495. Danmark. Bornholms S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 26.—30. September 1949, hver dag Kl. 0800—1600.

Positioner. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.

Grødby åens udløb: c. 55° 01',4 N. 14° 54',7 E.

Søbæks udløb: c. 55° 00',7 N. 14° 56',7 E.

Skydeområdet ud over søen har følgende grænser:

1. Mod NE.: En linie, der går i retning NW.—SE. over Søbæk udløb.
2. Mod NW.: En linie, der går i retning NE.—SW. over Grødby åens udløb.
3. Mod S.: En cirkelbue med centrum i Raghhammer Oddes spids og radius 3,3 sm.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Største ordinat: 2 000 m.

(Kommandanten på Bornholm, 13. August 1949.)

1496. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Stockholms afmagnetiseringsstation midlertidigt lukket.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/295 1949.

Position. c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.

Detaller. Stockholms afmagnetiseringsstation holdes lukket for afmagnetisering af skibe fra den 29. August til omkring midten af Oktober 1949 på grund af modernisering og ombygning. Når stationen atter åbnes, vil også skibe af mere end 120 m længde og 16,5 m bredde kunne behandles.

Kontrolmåling og justering af magnetminesikring vil dog i ovennævnte tidsrum kunne udføres i fuld udstrækning.

(U. f. s. Nr. 34/1901. Stockholm 1949.)

1497. Sverige. Bottniske Bugt. Storjungfrun SW. Nyt fiskerfyr tændt.

Position. 61° 06' 18" N. 17° 16' 18" E.

Detaller. På ovennævnte plads på skæret Högharn er tændt et nyt fiskerfyr, Högharn fyr, der viser hvidt, rødt og grønt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m. Flammens højde: 6 m. Hvid fyrbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i pej. fra 128° til 166°. | 5. Rødt i pej. fra 222° til 245°. |
| 2. Hvidt i — - 166° - 186°. | 6. Grønt i — - 245° - 268°. |
| 3. Rødt i — - 186° - 203°. | 7. Hvidt i — - 268° - 275°. |
| 4. Grønt i — - 203° - 222°. | 8. Rødt i — - 275° - 299°. |

(U. f. s. Nr. 34/1941. Stockholm 1949.)

1498. Finland. Finske Bugt. Helsingfors havneområde. Rönnskär lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/454 1949 udgår.

Position. 60° 08',5 N. 24° 55',9 E.

(U. f. s. Nr. 23/546. Helsingfors 1949.)

1499. U. S. S. R. Estland. Dagö N. og NW. Oplysninger om fyr og lystønder.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Det rapporteres, at der er observeret følgende forandringer ved nedennævnte fyr og lystønder:

1. *Position.* Köpu fyr: c. 58° 55',0 N. 22° 12',1 E.
Detaller. Köpu fyr viser nu hvidt et-blink hver 3,3^s.
2. *Position.* Ristna fyr: 58° 56',3 N. 22° 03',2 E.
Detaller. a) Ristna fyr viser nu hvidt og rødt et-blink hver 12^s.
b) Fyret viser rødt lys E. for pejling 184°.
c) Lysstyrken synes at være forøget.

3. *Position.* Glotava lystønde: c. $59^{\circ} 13' N. 22^{\circ} 17' E.$
Detaller. Glotava lystønde viser nu hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m.
4. *Position.* c. $59^{\circ} 03' N. 21^{\circ} 50' E.$
Detaller. En lystønde, der viser hvidt et-blink hver 5^s, er udlagt på ovennævnte position.

1500. U. S. S. R. Letland. Liepaja (Libau) anduvning. Vrag.

Position. $56^{\circ} 33' 36'' N. 20^{\circ} 55' 48'' E.$

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrag, der rager op over vandet.

Kort Nr. 181.

(N. f. S. Nr. 33/2172. Hamburg 1949.)

1501. Polen. Danzig Bugt. Gdynia red. Oplysning om vrag.

Positioner. a) $54^{\circ} 31' 58'' N. 18^{\circ} 36' 39'' E.$

b) $54^{\circ} 31' 59'' N. 18^{\circ} 36' 40'' E.$

c) $54^{\circ} 31' 57'' N. 18^{\circ} 36' 38'' E.$

Detaller. Vraget af s/s *Anna*, over hvilken mindste dybde er 5,5 m (18 fod), og som ligger sunket på ovennævnte plads a), er afmærket, som følger:

1. En grønmalet lystønde (cylinder) med N.-topbetegnelse, som viser grønt et-blink hver 3^s, blink 0,3^s, mørke 2,7^s, er udlagt på ovennævnte plads b), c. 25 m NE. for vragets stævn.
2. En grønmalet lystønde (cylinder) med S.-topbetegnelse, som viser grønt et-blink hver 1,3^s, blink 0,3^s, mørke 1^s, er udlagt på ovennævnte plads c), c. 25 m SW. for vragets agterende.

Anm. Området inden for en cirkellinie med radius 0,1 sm og med centrum i ovennævnte position a) er erklæret for farligt område.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 12/138. Gdynia 1949.)

(Se tillæg.)

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

1502. Danmark. Sundet. Kapsejladsmærker inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1368 1949 udgår.

Positioner. a) $55^{\circ} 48' (57'') N. 12^{\circ} 36' (51'') E.$

b) $55^{\circ} 47' (18'') N. 12^{\circ} 42' (48'') E.$

c) $55^{\circ} 48' (30'') N. 12^{\circ} 39' (42'') E.$

d) $55^{\circ} 45' (41'') N. 12^{\circ} 42' (42'') E.$

e) $55^{\circ} 44' (32'') N. 12^{\circ} 46' (12'') E.$

Detaller. Kapsejladsmærkerne, der var udlagt på ovennævnte pladser, er atter inddraget.

(Henny Lilian, 26. August 1949.)

1503. Danmark. Sundet. Københavns havn. 10 meter bassinet. Spidstønder inddraget. Båker opført.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/813 1949.

Positioner. Ledebåker på Stubben bølgebryder:

a) Bagbåke: $55^{\circ} 42' (32'') N. 12^{\circ} 36' (53'') E.$

b) Forbåke: $55^{\circ} 42' (34'') N. 12^{\circ} 36' (41'') E.$

Mærke W. for bassinet:

c) Bagpunkt (kloakudluftningstårn): $55^{\circ} 42' (50'') N. 12^{\circ} 35' (51'') E.$

d) Forpunkt (båke på hushjørne): $55^{\circ} 42' (47'') N. 12^{\circ} 35' (58'') E.$

Detaller. De 3 sorte spidstønder, der var udlagt i 10 meter bassinet for at markere N.-grænsen af den til 10 m uddybede del af bassinet, er inddraget.

10 m kurven er markeret ved to på Stubben bølgebryder anbragte ledebåker i forbindelse med et W. for bassinet etableret mærke.

Stubben bølgebryder ledebåkerne, der er hvidmalede pæle med trekant på toppen, på bagbåken med nedadvendt spids, på forbåken med opadvendt spids, er opført på ovennævnte pladser a) og b). Båkelinien markerer den E.-lige del af 10 m kurven fra W.-siden af Stubbeløbet indtil det sted, hvor kurven drejer NW. i.

Det nævnte mærke W. for bassinet er: „S.-kant af kloakluftningstårnet i Stubbeløbgade (position c) overet med SW.-lige hjørne af et hvidt hus på S.-siden af Stubbeløbgade (position d)“. Sidstnævnte punkt (forpunktet) markeres ved en hvid båke, bestående af en stage med et kryds på toppen. Mærket angiver 10 m kurven fra det sted, hvor den drejer NW. i og indtil bassinets W.-side.

Kort Nr. 134, 133 og 130.

Publikationer. Danske Lods III, side 36. Havnelods, side 174 og 177. Som.fort. side 57, Nr. 30.

(Havnedirektøren, København, 24. August 1949.)

1504. Danmark. Sundet. Københavns havn. Langebro S. Havnearbejder udført.
Tidligere E. f. S. Nr. 24/1090 og 33/1399 1949 udgår.

Position. Langebro: c. 55° 40',2 N. 12° 35',0 E.

Detaller. De i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede havnearbejder S. for Langebro i Københavns havn er afsluttet.

(Havnekapitajnen, Københavns Havn, 25. August 1949.)

1505. Danmark. Sundet. Middelgrund NW. Somærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1352 1949.

Position. 55° 42' (14") N. 12° 38' (41") E.

Detaller. Middelgrund NW. hvide stumpetønde med 1 nedadvendt kost er inddraget.

Kort Nr. 134, 133, 131, 132, 130 og 125.

Publikationer. Danske Lods III, side 33. Som.fort. side 60, Nr. 5.

(Marineministeriet, 26. August 1949.)

1506. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren.
Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1330 1949.

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

Detaller. Ved opmålingen den 24. August 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolkefundtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 3,5 m i midten af renden (fyrlinien) og 2,1 m i W.-siden af renden.

Med lodshjælp vil skibe med dybgående af indtil 5 $\frac{1}{2}$ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand.

(Grønsund lodseri, 24. August 1949.)

1507. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Pandebjerg. Kabel udlagt.
Tidligere E. f. S. Nr. 32/1370 1949.

Positioner. a) 54° 48' (11") N. 11° 48' (26") E.

b) 54° 47' (59") N. 11° 48' (03") E.

Detaller. Et stærkstrømskabel er udlagt over Guldborg Sund mellem ovennævnte positioner a) og b) ved Pandebjerg. Kablet er på Lollandsiden afmærket med båker, hver forsynet med en firkantet tavle (diamant) på toppen. Afstanden mellem båkerne er c. 85 m.

Kort Nr. 163, 160 og 140.

Publikationer. Danske Lods III, side 219.

(An/s Falsters højspændingsværk, 23. August 1949.)

1508. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder inddraget for eftersyn.

Positioner. Middelgrund klokketønde: 55° 01' (19") N. 10° 40' (55") E.
 Stenodde — : 55° 00' (01") N. 10° 42' (03") E.
 Rudkøbing Løb N. — : 54° 58' (48") N. 10° 43' (09") E.
 Rudkøbing S. — : 54° 54' (36") N. 10° 39' (37") E.
 Stryno S. — : 54° 52' (53") N. 10° 37' (16") E.
 Hovvig — : 54° 52' (05") N. 10° 31' (35") E.

Detaller. Middelgrund, Stenodde, Rudkøbing Løb N., Rudkøbing S., Strynø S. og Hovvig klokketønder er inddraget for årligt eftersyn.

(Marineministeriet, 25. August 1949.)

1509. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønde genudlagt.

Position. 55° 41' (53") N. 9° 37' (18") E.

Detaller. Vejle Havnerende mellemste lystønde på ovennævnte plads ud for Munkebjerg er atter udlagt på plads.

Kort Nr. 157 og 114.

(Havnefogeden, Vejle, 22. August 1949.)

1510. Danmark. Lille-Bælt. Bogense havn indsejling. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/459 1949 udgår.

Position. c. 55° 34',2 N. 10° 04',9 E.

Detaller. Dybden i indsejlingen til Bogense havn er nu 4 m (13 fod).

(Havnefogeden, Bogense, 25. August 1949.)

1511. Danmark. Lille-Bælt. Ærø. W. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1914 1945.

Position. c. 54° 53',5 N. 10° 15',7 E.

Detaller. Vraget af den på ovennævnte plads sunkne undervandsbåd er fjernet.

(Fyrdirektoratet, 22. August 1949.)

1512. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Afmærkning forandret.

1. Tønde udlagt.

Position. 54° 48' 58" N. 9° 46' 45" E.

Detaller. Neukirchen Grund N. hvidmalede båketønde med N.-topbetegnelse er udlagt på ovennævnte plads.

2. Tønde inddraget.

Position. c. 54° 49',4 N. 9° 46',6 E.

Detaller. Den sortmalede spidstønde I er inddraget.

3. Sømærker forandret.

a) *Position.* c. 54° 50',3 N. 9° 39',1 E.

Detaller. Langballig W. båketøndes topbetegnelse er forandret til 1 sort, opretstående dobbeltkors.

b) *Position.* c. 54° 52',7 N. 9° 34',3 E.

Detaller. Holnis båketøndes topbetegnelse er forandret til 1 sort, opretstående dobbeltkors over 1 sort cylinder.

Kort Nr. 154, 152, 150, 185 og 126.

Publikationer. Danske Lods III, side 154 og 155.

(N. f. S. Nr. 33/2163. Hamburg 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1513. Danmark. Kattegat. Isefjord indløb. Lynæs Batteri. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 1., 2., 5. og 6. September 1949, hver dag Kl. 0800—1600.

Positioner. A. 55° 58' 20" N. 11° 48' 33" E.

B. 55° 56' 49" N. 11° 51' 31" E.

C. 55° 54' 57" N. 11° 49' 27" E.

D. 55° 56' 13" N. 11° 47' 20" E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser med kanon fra Lynæs Batteri. Fareområdet under skydningerne begrænses af en linie gennem punkterne A, B, C og D. Sikkerhedshøjde: 300 m.

Fra 30 minutter før skydnings begyndelse og under skydningerne vil der til vejledning for skibe og fartøjer, der *passerer* gennem fareområdet, blive vist international talstander 7 fra signalmasten på Lynæs Batteri.

Skibe og fartøjer advares imod at tage ophold inden for det farlige område i de nævnte tidsrum. Skydningen vil blive standset for skibe, der *passerer* fareområdet.

(Marineministeriet, 29. August 1949.)

1514. Danmark. Isefjord. Gravet rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1373 1949.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 25. August 1949 fandtes dybden ikke at være under 7,2 m undtagen enkelte steder ved kanten af renden, hvor dybden er 6,9 m.

(Hundested lodseri, 25. August 1949.)

1515. (P). Danmark. Isefjord. Holbæk indsejling. Fyr forandres.

Tidspunkt. c. 1. Oktober 1949.

Positioner. Holbæk bagfyr: 55° 43' (06") N. 11° 42' (16") E.

— forfyr: 55° 43' (14") N. 11° 42' (43") E.

Holbæk Havn forfyr: 55° 43' (12") N. 11° 43' (03") E.

Detaller. 1. Holbæk bagfyr og forfyr vil begge blive forandret fra at vise hvidt lys med formørkelser til at vise rødt, fast lys, idet lysstyrken samtidigt forøges.

2. Holbæk Havn bagfyr og forfyr vil begge blive forandret fra at vise rødt, fast lys til at vise grønt, fast lys.

3. Lysstyrken i de to fyr på Holbæk bådehavns W.-mole og på skibshavnens W.-mole vil blive nedsat.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 299 a og b, 300 a og b, 301 og 302.

(Stads- og havneingeniøren, Holbæk, 25. August 1949.)

1516. (P). Danmark. Kattegat. Kattegat SW. fyrskib genudlægges. Reservefyrskib inddrages.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1246 1949.

Tidspunkt. 5. September 1949 eller snarest derefter.

Position. c. 56° 06',0 N. 11° 09',0 E.

Detaller. Reservefyrskibet Kattegat SW. vil blive ombyttet med det ordinære fyrskib, hvis sider er mærket *Kattegat SW.*, og som har 2 master med fyr lanternen anbragt på forreste mast. Fyr- og tågesignaler bliver de for stationen normale, nemlig:

Fyrkarakter: To-blink hver 30^s, blink 3^s, mørke 4^s, blink 3^s, mørke 20^s.

Flammens højde: 12 m.

Synsvidde: 12 (19) sm.

Tågesignal: Tyfon. To-toner hvert 1^m, tone 5^s, pause 2^s, tone 5^s, pause 48^s. Tonehøjde: 460 c/s.

Radiofyr: Radiofrekvens: 318,5 kc/s. Tonefrekvens: 1005 c/s. Rækkevidde: 50 sm.

Signalet er:

a) KSKS.....	9,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 7 streger, hver af 4,5 ^s varighed, adskilt ved mellemliggende pauser af 1,25 ^s varighed, hvori gives 2 prikker, hver af 0,25 ^s varighed.....	39,00 s.
d) Pause.....	10,00 s.

Ialt... 1^m.

Gentagelse af ovenstående..... 1^m.

Hele udsendelsens varighed..... 2^m.

Pause..... 4^m.

Periode..... 6^m.

Sendetider:

Usigtbart vejr: Hver 6^m, regnet fra det 4^m af hver time.

Klart vejr: Det 10. og 16. minut af hver time.

Kort Nr. 103, 102, 125, 100 og 180.

(Fyrdirektoratet, 23. August 1949.)

1517. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klintebjerg ladeplads. Dybde ved bro formindsket.

Position. c. 55° 28',7 N. 10° 27',4 E.

Detaller. Dybden ved hovedet af Klintebjerg bro er formindsket til 3,0 m.

Kort Nr. 115.

Publikationer. Danske Lods II, side 195 (tillæg 4, side 29). Havnelods, side 160.

(Amtsvejinspektøren, Odense, 24. August 1949.)

1518. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skødshoved E. Mølle nedrevet.

Position. 56° 11' (24") N. 10° 23' (38") E.

Detaller. Kvelstrup mølle, på ovennævnte plads, er nedrevet.

Kort Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.

Publikationer. Danske Lods II, side 180.

1519. Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om båke.

Position. 56° 36' (14") N. 10° 21' (51") E., c. 800 m 76° fra Melbank fyr.

Detaller. Udbyhøj båke på ovennævnte plads, S. for løbet på barren ved indsejlingen til Randers Fjord, er en 18 m høj, rødmalet gitterbåke med ballon på toppen.

Publikationer. Danske Lods II, side 132 og 133. Søm.fort. side 43, Nr. 21.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 26. August 1949.)

1520. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskib SSW. Oplysning om vrags plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 54/2322 1948.

Rettet position. 56° 46' (34") N. 10° 54' (04") E.

Detaller. Pladsen for vraget af m/gl. *Dolly* er efter Decca-observationer, som ovenfor anført.

Kort Nr. 102 og 100.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 18. August 1949.)

1521. Danmark. Kattegat. Østre-Flak NW. Oplysning om vrags plads samt om dybde over vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/1011 1947.

Rettet position. 57° 00' (30") N. 10° 47' (58") E.

Detaller. Mindste dybde over vraget af minestrygeren *K 260* er 6,2 m.

Kort Nr. 101 og 100.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 16. August 1949.)

1522. Sverige. Kattegat. Galtabäck fiskerihavn. Galtabäck nedre fyr after tændt. Reservefyr slukket.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/985 1949 udgår.

Position. c. 57° 02' N. 12° 19' E.

(U. f. s. Nr. 34/1909. Stockholm 1949.)

1523. Sverige. Kattegat. Göteborg SW.-lige indsejling. Sänkberget lys- og klokke-tonde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1236 1949 udgår.

Position. c. 57° 36',3 N. 11° 40',4 E.

(U. f. s. Nr. 34/1910. Stockholm 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1524. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand.

Tidspunkt. 12.—17. og 19.—20. September 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.
Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 3,8 sm fra denne, den 19. September dog indtil en afstand af 5,4 sm fra kysten. Sikkerhedshøjde: 2400 m.
(Lejrkommandanten i Oksbøllejren, 25. August 1949.)

1525. Danmark. Graadyb. Somærke flyttet. Nyt somærke udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1444 1949 udgår.

Positioner. a) 55° 27' (08") N. 8° 18' (24") E.
b) 55° 29' (03") N. 8° 22' (00") E.

Detaller. 1. Søren Jessens Sand røde spidstønde, mærket *IV*, er flyttet fra den tidligere plads til position a).
2. På position b), ved SW.-enden af Lilho Sand, er der udlagt en rød- og hvidstribet spidstønde med stribet ballon.

Kort Nr. 95, 93 og 94.

Publikationer. Danske Lods II, side 13. Søm.fort., side 19, Nr. 5 og 25 A.

(Marineministeriet, 25. August 1949.)

1526. England E.-kyst. Themsen indsejling. Vrag afmærket.

Position. 51° 24' 25" N. 1° 11' 18" E.

Detaller. Et vrag, af hvilket en mast rager op over vandet, og som er sunket på ovennævnte plads, er afmærket med en grønmalet spidstønde, udlagt tæt SW. for vraget.

(N. t. M. Nr. 1747. London 1949.)

1527. England E.-kyst. Outer Dowsing—East Dudgeon. Oplysninger om vrag.

1. *Position.* c. 53° 29' 25" N. 0° 52' 05" E.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrag er forøget fra 7,3 m til 13,7 m. Lystønden, der var udlagt NE. for vraget, er inddraget.

2. *Position.* 53° 21' 44" N. 0° 59' 06" E.

Detaller. Dybden over vraget, der ligger på ovennævnte plads, og som var angivet at ligge tæt W. herfor, er nu 14,2 m. Lystønden ved vraget er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1767. London 1949.)

1528. England E.-kyst. Humber anduvning. Rettelse til vraglystøndes position.

Rettet position. 53° 32' 38" N. 0° 15' 06" E.

Detaller. Vraglystønden, der ligger på ovennævnte plads, var tidligere angivet at ligge c. 0,15 sm NE.-ligere.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1766. London 1949.)

1529. England E.-kyst. Humber indsejling. Spurn fyrskib. Undervandstågesignal ophævet.

Position. c. 53° 33' 50" N. 0° 13' 10" E.

Detaller. Spurn fyrskibs undervandstågesignalapparat er fjernet.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1723. London 1949.)

1530. England E.-kyst. Humber anduvning. Oplysninger om vrag og vragtønder.

1. *Position.* 53° 36' 05" N. 0° 20' 50" E.

Detaller. Dybden over vraget, der ligger på ovennævnte plads, og som tidligere var angivet at ligge tæt E. herfor, er forøget fra 7,0 m til 12,8 m. Vraglystønden ved vraget er inddraget.

2. *Position.* c. 53° 41' 45" N. 0° 07' 55" E.

Detaller. En grønmalet spidstønde er udlagt tæt E. for det på ovennævnte plads sunkne vrag.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1764. London 1949.)

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

1531. Irland E.-kyst. Copeland Islands. Mew Island. Radiofyrr oprettet.

Position. c. 54° 41' 55" N. 5° 30' 45" W.

Detaller. På Mew Island er oprettet et radiofyrr. Frekvens: 291,5 kc/s (1029,6 m). Signalet er:

GGZ (— — • — — • — — • •), 4 gange	20 s.
Gruppe på 9 streger, afgivet 8 gange	40 s.
Lang streg	10 s.
GGZ (— — • — — • — — • •), 2 gange	10 s.
Pause	280 s.
Periode	6 ^m .

Sendetider:

Usigtbart vejr: Kontinuerligt, begyndende ved det 4. minut af hver time.

Klart vejr: 2 udsendelser af hele signalet 2 gange hver time, begyndende ved det 16. og 46. minut af hver time.

Kort Nr. 20.

(N. t. M. Nr. 1729. London 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1532. Danmark. Bornholm N.-kyst. Salne Bugt. Skibsfartshindring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2079 1948.

Position. 55° 12' (37") N. 14° 56' (54") E.

*Detaller. Sænkekassen, der lå sunket på ovennævnte plads i Salne Bugt, er fjernet.
(Kjæhr og Trillingsgaard, 18. August 1949.)*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1533. (T). Danmark. Kattegat. Rute 35. Læsø Rende fyrskib ombyttes midlertidigt med lys- og fløjtetønde.

Tidspunkt. 13. September 1949 eller snarest derefter.

Position. c. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E.

*Detaller. Læsø Rende fyrskib vil for et tidsrum af c. 8 dage blive ombyttet med en lys- og fløjtetønde, mærket *Læsø Rende*. Lys- og fløjtetøndens fyrkarakter bliver den samme som fyrskibets, hvidt et-blink hver 12^s, blink 3^s, mørke 9^s.*

(Fyrdirektoratet, 29. August 1949.)

Månedsoversigt Nr. 9

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

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København 1. September 1949.

- 1949** Danmark.
- 28/1215 Fortegnelse over vrage og skibsfartshindringer 1939—1949 i *danske* og nærliggende farvande.
8/447 Regler for ombytning af afmærkningen ved *danske* minestregne ruter med vintersømærker under eventuelle isforhold.
- 21/922 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i *danske*
29/1268 } farvande.
32/1376 }
- 33/1392 Minefaren i *danske* farvande. Advarsel.
- 1949** I. Østersøen.
- 1/3 } Østersøen E. for Trelleborg-Wismar. Oplysning om minefrie og minefarlige områder.
25/1092 }
- 1/7 Danmark. Gedser anduvning. Rodsand Rende. Oprensningsarbejder. Oplysning om afmærkning.
- 1/10 } Danmark. Bornholm. Ronne. Havnearbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt
22/968 } Advarsel.
27/1180 }
- 36/1494 Danmark. Bornholm. Ronne lys- og flojtetonde inddraget for eftersyn.
6/354 Danmark. Bornholm E.-kyst. Nekso havn. Reparationsarbejder. Midlertidig lukning af havnebassin.
- 35/1491 Danmark. Bornholm S. Bornholm E. Skydeøvelser om natten. Advarsel.
36/1495 Danmark. Bornholm. Raghølle Odde. Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/12 } Østersøen. Christiansø E. Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning.
19/843 }
- 1/13 Sverige. Østersøen. Advarsel mod ankring og fiskeri.
1/14 Sverige. Karlshamn indsejling. Karlshamn afnagnetiseringsstation. Forbudt område. Sejladsforskrift.
- 1/15 Sverige. Utlången—Falsterborev. Farvandet ud for Karlskrona. Ankringsforbud.
22/970 Sverige. Öland S. Bundfast fyr på Ölands södra grund under opførelse.
20/888 Sverige. Kalmar sund. Mönsterås. Uddybningsarbejder.
1/16 Sverige. Gotland. Fårösund S.-lige indsejling. Slite indsejling. Mineområder. Ankringsforbud.
- 1/18 Sverige. Stockholms Skærgård. Forbudt område.
1/19 Sverige. Stockholms Skærgård. Mineområder. Ankringsforbud.
1/20 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Mineområde. Ankringsforbud.
1/21 Sverige. Bottniske Bugt. Farvandet ud for Sundsvall og Härnösand. Mineområder. Ankringsforbud.
- 1/22 Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn indsejling. Mineområde. Ankringsforbud.
1/23 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige indløb. Tjuvholmssundet. Ankringsforbud.
25/1098 Finland. Oplysning om minefrie og minefarlige områder ved Finlands kyster.
1/24 Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Märket fyr. Sejlanvisning.
25/1101 Finland. Finske Bugt. Porkkala Omraadet S. Oplysning om afmærkning.
1/26 U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos. Forbudt områdes grænser forandret.

1949

- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt*. Ankringsforbud.
 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW*. Forbudt område.
 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Seskær S*. Ankringsforbud.
 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE*. Ankringsforbud.
 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt*. Forbud mod ankring og fiskeri.
 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn*. Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
 36/1499 U.S.S.R. *Estland. Dago N. og NW*. Oplysninger om fyr og lystønder.
 1/33 U.S.S.R. *Lettland. Libau* anduvning. Forbudt område.
 9/489 Polen. *Gdynia Red. Frigivet område*. Ankringsforbud.
 1/34 Polen. *Gdynia Havn*. Forbud mod sejlads.
 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn*. Sejlanvisning.
 29/1274 Polen. *Kolberg W. Øvelsømråde*. Advarsel.
 34/1428 Tyskland. *Kieler Bugt. Howacht Bugt. Putlos skydoområde* udvidet. Advarsel. Rutorne 7 og 10 midlertidigt spærret for sejladsen.
 1/37 *Kielerkanalen*. Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.
 (Se endvidere sidste afsnit).

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

1949

- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn*. Oplysning om midlertidige havnefyr.
 16/783 }
 24/1066 Danmark. *Sundet. Skovshoved ENE*. Kapsejladsmærke udlagt.
 24/1067 Danmark. *Sundet. Skovshoved havn SE. t. E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 35/1471 Danmark. *Sundet. Middelgrund Fort*. Skydeøvelser om natton. Advarsel.
 2/72 Danmark. *Sundet. Grænser for losseplads* forandret.
 2/73 Danmark. *Sundet. København. Kronløb*. Dybde aftaget.
 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn. Svøjepæl* ikke på plads.
 26/1152 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Sydhavnen*. Oplysning om henlagt skibaskrog.
 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort fyr* midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
 2/76 Danmark. *Sundet. København. Provstenshavn*. Uddybningsarbejder. Advarsel.
 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Aflandshage*. Skydeøvelser.
 29/1253 Sverige. *Sundet. Svinbådan fyrskib* midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.
 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmö havn*. Lys- og klokke-tønde og lystønde midlertidigt inddraget.
 6/368 Sverige. *Sundet. Malmö frihavn*. Bjærgningsarbejder. Sejladsbestemmelse.
 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm* gravede rende. Mindre sandforskydning. Sømærker flyttet.
 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E*. Kapsejladsmærker udlagt.
 36/1506 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund*. Gravet rende over *Tolkebarren*. Oplysning om dybde.
 34/1455 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Tolkedyb*. Sømærke forsvundet.
 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand*. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/86 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund 7,0 m* rende. Dybde aftaget.
 26/1156 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund*. Stærkstrømsluftledning etableres. Opførelse af mastefundament. Arbejdsflåde udlagt.
 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.*-lige del. Dybde aftaget.
 2/89 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bandholm* gravede rende. Dybde midlertidigt aftaget.
 31/1331 Danmark. *Store-Bælt. Ono havn*. Havnearbejder iværksættes.
 20/902 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Middelgrund. Rudkobing Løb N.* Lystønder midlertidigt inddraget.
 36/1508 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkobing—Marstal*. Klokketønder inddraget for eftersyn.
 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.*-lige anduvning. Oplysning om grund. Sejlansvisning.
 32/1372 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb*. Oplysning om dybde.
 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen*. Havnebygningsarbejder. Advarsel.
 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
 35/1474 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding Fjord*. Lystønder udlægges.
 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding. Havnearbejder*. Advarsel.
 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Føns Vig W.* Minefare. Spærret område.
 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn*. Fyr midlertidigt slukket.
 2/103 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* indsejling. Undervandshindring rapporteret.
 30/1311 Danmark. *Lille-Bælt. Arnkilsøre*. Skydeøvelser.
 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mømmark NE*. lystønde midlertidigt forandret.
 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelting Bugt*. Vragområde afmærket.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

1949

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskib ombyttet med reservefyrskib.
 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionslossoplads i uorden.
 34/1431 Danmark. Kattegat. Kattegat. Skydeøvelser. Advarsel.
 17/793 } Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
 35/1478 }
 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyr midlertidigt udo af virksomhed.
 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
 35/1479 } Danmark. Kattegat. Isefjord indløb. Lynæs Batteri. Skydeøvelser. Advarsel.
 36/1513 }
 36/1514 Danmark. Isefjord. Gravede rønde over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.
 2/111 Danmark. Isefjord. Lynæs havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1402 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk indsejling. Lødebaako væltet.
 25/1115 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde havn. Lødfyr oprettes.
 34/1457 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 2/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm bro delvis ødelagt.
 2/115 Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Lystønder forbliver inddraget indtil videre.
 2/116 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1403 Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Oro vestre Løb. Nyo fyr tændes.
 36/1515 Danmark. Isefjord. Holbæk indsejling. Fyr forandres.
 21/951 Danmark. Isefjord. Kongsøre. Skydning med torpedoer. Advarsel.
 28/1246 } Danmark. Kattegat. Kattegat SW. fyrskib midlertidigt ombyttet mod reservofyrskib.
 36/1516 }
 2/121 Danmark. Kattegat. Odden kirke W. Minefare.
 2/122 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 23/1029 Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnsø. Havnearbejder påbegyndt.
 35/1480 Danmark. Kattegat. Falske Bolsaks. Midlertidigt udlagt spirtønde ombytted med spids-
 tønde.
 18/842 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oprønsningsarbejder. Afmærkning kan ikke forventes
 at være i orden.
 32/1374 Danmark. Kattegat. Juelsminde havn. Havnofyr slukket indtil videre.
 27/1101 } Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
 33/1416 }
 2/127 Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om havnearbejder. Sejlansvisning.
 2/128 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Midtermolen. Bolværksskred. Afmærkning udlagt.
 16/771 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Østre Mole NNE. Dybde formindskes.
 10/541 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Bassin IV. Havnearbejder.
 28/1233 Danmark. Kattegat. Egens Vig. Nappedam bro midlertidigt uanvendelig.
 2/132 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/133 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om dybde.
 6/400 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-
 sømærke.
 27/1193 Danmark. Mariager Fjord. Hadsund jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.
 2/136 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskib—Hals Barre fyr. Oplysning om lods.
 2/138 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 28/1234 Danmark. Kattegat. Læso N. fyrskib—Skagens Rev fyrskib. Spirtønder udlagt for mine-
 strygning.
 2/139 Danmark. Kattegat. Skagen—Læso N. Oplysning om lods.
 3/254 Danmark. Kattegat. Skagens havn. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetåge-
 signal.
 2/140 Danmark. Kattegat. Grenen E. Oplysning om miner.
 2/144 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod ankring og fiskeri.
 28/1236 Sverige. Kattegat. Göteborg SW.-ligo indsejling. Sänkberget lys- og klokketønde midlertidigt
 inddraget.
 2/145 Sverige. Kattegat. Göteborg havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
 2/147 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Løbet over Hals Barre. Sandforskydning.
 22/1004 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
 34/1436 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre—Hals. Nordmands Hage. Sømærke
 ombytted. Nyt sømærke udlægges.
 17/795 Danmark. Limfjorden E.-ligo indløb. Pæle med radarreflektor forsøgsvis opsat.
 2/146 Danmark. Limfjorden E.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
 1/49 Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om flydedokker.
 25/1121 } Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Havnearbejder udføres.
 35/1483 }
 29/1260 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlads under
 visse brofag.
 2/148 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Løgstor. Bejstrup Løb. Oplysning om dybde.
 2/150 Danmark. Limfjorden. Nibe indsejling. Tilsønding. Afmærkning inddraget.
 2/151 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-side af svæjbassin øftaget.

1949

- 2/152 Danmark. *Limfjorden. Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/153 Danmark. *Limfjorden. Løgstør Grunde*. Oplysning om dybde i gravede rende.
 1/59 Danmark. *Skive Fjord*. Båke væltet.
 2/157 Danmark. *Limfjorden Mors. Ørodde* skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
 2/158 Danmark. *Limfjorden. Vilsundbroen*. Passage vanskelig.
 2/159 Danmark. *Limfjorden. Vilsund anlægsbro* (lossebroen) beskadiget.
 29/1262 Danmark. *Limfjorden. Oddesundbroen*. Strømsignaler oprettes på prøve.
 17/796 Danmark. *Limfjorden. Oddesundbroen* gennemsejling. Nyt fyr etableres.
 18/825 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn*. Oplysning om havnearbejder.
 34/1458 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn*. Motorredningsbåd midlertidigt fraværende fra station.
 30/1296 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal*. Vandstand. Puller.
 2/165 Skagerrak. Losseplads for ammunition.
 2/170 Sverige. *Skagerrak. Grebbestad*. Midlertidigt radiofyr.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

1949

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3/212 Grønland W.-kyst. *Godthaab* anduvning. *Koekærne*. *Agtorssuit* fyr tændt, men i uorden
 Advarsel.
 26/1165 Grønland W.-kyst. *Sukkertoppen*. Midlertidige ledobåker opført.
 35/1492 Norge. *Vest-Agder*. Faroområder. Skydeøvelser.
 19/867 Norge. *Vest-Agder. Lista*. Faroområde.
 3/213 Nordsøen. *Jylland W.-kyst*. Oplysning om minefarligt område (*NEMEDRI*-område 12).
 3/214 Danmark. *Jylland W.-kyst*. Mineområde. Forbud mod sejlad.
 3/216 Danmark. *Nymindegab W.* Skydeøvelser.
 36/1524 Danmark. *Vejs—Blaavandshuk*. Skydeøvelser. Spærret område. Advarsel.
 3/215 Danmark. *Horns Rev N.* Spærret område.
 31/1349 Danmark. *Nordsøen. Horns Rev. Esbjerg ruten*. Oplysninger om *Vyl* fyrskib.
 3/218 Danmark. *Fano Bugt*. Spærrede områder.
 3/219 Danmark. *Graadyb* anduvning. Sømærker udlagt.
 18/827 Danmark. *Graadyb Barre*. Oplysning om uddybningsmaskiners virksomhed.
 33/1408 Danmark. *Gravet rende over Graadyb Barre*. Oplysning om tilsanding.
 3/221 Danmark. *Graadyb*. Gravede rende. Sømærke flyttet.
 3/222 } Danmark. *Graadyb. Torre-Bjælke S.* Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-
 4/317 } fyr og besejling. Afmærkning midlertidigt forandret.
 3/224 Danmark. *Graadyb. Fano. Nordby*. Oplysning om havnen.
 3/225 Danmark. *Højer Kanal*. Tilsanding. Oplysning om dybde.
 3/227 Danmark. *Lister Dyb*. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/228 Tyskland. *Sild W.* Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.
 3/229 Tyskland. *Brunsbüttel*. Oplysning om afmagnetisering.
 2/230 Tyskland. *Helgoland*. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/231 } Nordsøen. *Helgoland*. Bombardementsøvelser. Advarsel.
 19/868 }
 3/232 Tyskland. *Elben* Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 25/1126 Tyskland. *Nordsøen. Bremen* fyrskib midlertidigt ombyttet med lystønde.
 3/233 }
 33/1406 } Nordsøen S.-lige del. Oplysninger om fyrskibene *S. 2*, *P. 11* og *P. 15*.
 33/1407 }

(Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949

- 25/1141 Færøerne. *Myggenæs* radiofyr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1174 Færøerne. *Myggenæs* fyr forandres.
 26/1169 Færøerne. *Vaago. Sørvaaq*. Havnearbejde. Advarsel.
 26/1170 Færøerne. *Nolso. Borin* fyr og tågosignal forandres.
 24/1087 Færøerne. *Nolso* radiofyr indtil videre ude af virksomhed.
 26/1171 Færøerne. *Nolso* fyr og radiofyr forandres.
 26/1172 Færøerne. *Thorshavn*. Havnearbejder.
 26/1173 Færøerne. *Østero. Fuglefjord*. Havnearbejder. Advarsel.

1949

Danmark.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 4/268 Nødmeldinger fra skibe.
 4/269 Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende miner og andre farer for sejladsen.
 4/270 Indberetning om observerede fejl ved fyrbelysning eller søfmærkning i danske farvande.
 4/271 Stednavne rettes i de danske søkort.

- 1949
- 4/272 Bekendtgørelse angående forbud mod søjlads, ankring og fiskeri i visse områder i *danske farvande inden for linien Skagen—Kristiansand.*
- 4/328 }
15/748 } Oplysning om minefarligt område inden for *Skagen, W.-for linien Trelleborg—Wismar*
21/960 } (*NEMEDRI*-område 50).
- 20/917 Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til søjlads i *danske farvande.*
4/273 Politibekendtgørelse om forbud mod søjlads på *Flensborg Fjord.*
- 4/274 Bekendtgørelse om sejlanvisninger for skibe.
4/275 Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejlanvisninger for skibe.
- 4/276 Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.
4/277 }
16/776 } Oplysninger om miner i *danske farvande* samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.
- 4/278 Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.
4/279 Indskærpelse af vigepligt overfor minestrygere.
4/280 Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.
4/281 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (*navigational warnings*).
- 4/282 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (*mine warnings*).
- 4/283 Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
4/284 Udsendelse af radiotelegrammer til *danske skibe.*
4/285 Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
4/286 Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske farvande.*
8/477 Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
6/392 Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
9/515 Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
13/678 Døglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
20/918 Vragbjærgnings- og vragsprængningskibe. Signalvisning.
- Finland.*
4/288 Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
4/289 *Skagerrak. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
4/290 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængningskibe for nær.
- Sverige.*
4/291 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
4/292 *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
4/293 Sejllads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
4/294 Sejlanvisninger.
4/295 Afmagnetiseringsstationer.
- Tyskland.*
4/296 *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

- 6/337 }
9/516 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI.*
- 6/339 *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrøgne ruter.
6/340 *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrøgne ruter i *danske farvande* i tåge.
- 20/919 }
23/1022 } Oplysning om bredden af de minestrøgne ruter samt minestrøgne områder i tilslutning
27/1190 } til ruterne.
- 6/341 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske fyrskibe.*
6/342 *Danmark.* Søjlads i *danske ruter.* Advarsel.
6/343 *Østersøen W.-lige del.* Tvængsruiter. Vrag. Advarsel.
- 35/1490 *Danmark. Kattegat. Rute 25. Falske Bolsaks NE.* Sømærke ombyttes.
32/1390 *Danmark. Støe-Bælt. Spodshjerg—Nakskov. Rute 28 a.* Sømærker ombyttes.
25/1136 *Danmark. Lille-Bælt. Rute 45 b.* Sømærke forsvundet.
6/344 *Danmark. Østersøen. Del af rute 44* ikke afmærket. Sejlanvisning.
6/345 *Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt rute.* Bredde delvis forøget.
6/346 *U. S. S. R. Letland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.

- 10/556 *Tyskland. Stralsund E. ruten. Sejlanvisning.*
 6/348 }
 9/519 } *Tyskland. Stralsund N. og W. Sejlanvisning.*
 28/1242 *Tyskland. Rute 1—Stralsund. Oplysninger om afmærkning.*
 6/351 *England. Magnetiaks miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.*
 6/349 *Tyskland. W.-lige Østersø. Afmærkning af mellempunkter i skibsruter. Advarsel.*
 6/350 *Tyskland. W.-lige Østersø. Oplysninger om ruteafmærkning for vinteren.*
 31/1359 *Nordsoen. Minestrøgne ruter. Sømærkers malrig forandres.*
 24/1088 *Nordsoen. Humber—Elbe ruten. P. 11 fyrskib ombyttet med reservofyrskib.*

**Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
 på grund af tilsanding og lign.**

1949	1949
2/92 <i>Asø bro.</i>	1/9 <i>Klintholm.</i>
2/164 <i>Agger Tange bro.</i>	34/1452 <i>Lund.</i>
2/154 <i>Amtoft bro.</i>	1/6 <i>Lundehøje.</i>
2/137 <i>Asaa.</i>	2/149 <i>Logstør.</i>
2/102 <i>Assens.</i>	2/85 <i>Masnedøværkets Havn.</i>
1/4 <i>Bagenkop.</i>	2/134 <i>Mellerup.</i>
1/11 <i>Bakkerne bådehavn.</i>	2/107 <i>Mommark.</i>
2/98 <i>Ballen bro, Fyn.</i>	2/150 <i>Nibe.</i>
2/97 <i>Birkholm.</i>	2/118 <i>Nykøbing S.</i>
2/88 <i>Bisserup bro.</i>	2/80 <i>Nyord.</i>
2/99 <i>Bjørnø landingsbro.</i>	2/119 <i>Odden.</i>
36/1510 <i>Bogense.</i>	2/94 <i>Ristinge bro.</i>
2/124 <i>Bregner.</i>	28/1244 <i>Rodby Havn.</i>
2/160 <i>Dover Odde anlægsbro.</i>	14/696 <i>Sejersø.</i>
2/66 <i>Espergærde.</i>	2/141 <i>Skagen.</i>
27/1198 <i>Feggesund bro.</i>	2/68 <i>Sletten.</i>
2/130 <i>Grenaa.</i>	2/65 <i>Snekkersten.</i>
2/82 <i>Grønsund (Borgsted) færgebro.</i>	2/156 <i>Sønder-Draaby.</i>
2/135 <i>Hadsund.</i>	2/70 <i>Taarbæk.</i>
2/123 <i>Havnø anlægsmole.</i>	30/1295 <i>Tyborøn.</i>
2/101 <i>Hejlaminde.</i>	3/223 <i>Varde.</i>
2/63 <i>Helsingør.</i>	2/69 <i>Vedbæk.</i>
4/297 <i>Hesnæs.</i>	2/112 <i>Veddelev bådehavn.</i>
2/167 <i>Hirtshals.</i>	2/106 <i>Vemmingbund bro.</i>
2/126 <i>Hov.</i>	2/142 <i>Vesterø, Læsø.</i>
2/67 <i>Humblebæk.</i>	2/143 <i>Østerby, Læsø.</i>
2/77 <i>Kastrup skibsbro.</i>	

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 33, dated 13th August, 1949.

(Last Corrections: Weekly Edition No. 32, dated 6th August, 1949.)

Volume I.

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>	
1504	10	ENGLAND (East Coast) Route. Positions (iv) and (v). <i>Delete</i> buoys Nos. 3 and 42, and their details, and <i>substitute:—</i> UNMARKED.
1505	12	HUMBER—ELBE Route. P 15 Light-vessel. <i>Amend</i> light characteristics to read:— (<i>Gp. Fl. (2) 12 sec.</i>)
1506	15	BREMEN N. Approach. P 15 light-vessel. <i>Amend</i> light characteristics to read:— (<i>Gp. Fl. (2) 12 sec.</i>)
1507	16	CUXHAVEN Approach. P 15 Light-vessel. <i>Amend</i> light characteristics to read:— (<i>Gp. Fl. (2) 12 sec.</i>)
1508	22	WILHELMSHAVEN Approach. P 15 Light-vessel. <i>Amend</i> light characteristics to read:— (<i>Gp. Fl. (2) 12 sec.</i>)

Volume II.

NIL.

(Rettelsesblad Nr. 174 udgår.)

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 356.
Swinemünde E.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	0	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt lys med fire-fmk. hver 20 ^s .
1	I	0—1	Nyt punkt indsættes således: A — 54° 16',0 — 15° 05',0 — Lystd. — sort — 5 — Hvidt et-blk. hver 10 ^s .
1	I	8	Fyrkarakteren rettes til: „Hvidt gp.blk., to-blk. hver 9 ^s .“
2	II	8—9	Vrag <i>Arkona</i> . Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',4 — 14° 17',4 — <i>Schlesien</i> . o. v. — Fyr paa vg.: Rødt et-blk. hver 6,5 ^s . i pejlinger fra 14° til 194°. — 0,1 sm — E.
2	II	8—9	Vrag af hjælpekydser. Hele linien udgår og erstattes med: 8-9 — 54° 00',2 — 14° 16',8 — <i>Orion</i> . o. v. — Fyr paa vg.: Grønt et-blk. hver 6 ^s . i pejlinger fra 194° til 14°. — 0,3 sm — W.

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 277.

Danzig og Gdynia.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	2—3	Nyt vrag tilføjes således: 2—3 — $54^{\circ} 32',0$ — $18^{\circ} 36',6$ — Dampsk. <i>Anna</i> . Dybde o. vg. 5,5 m. — I) Vgl. N.-tbt. gr. et-blk. hver 3^s . NE. for vg. II) Vgl. S.-tbt. gr. et-blk. hver $1,3^s$. SW. for vg. — $0,2$ — S.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:

Aarhus

Aarhus Stevedore Compagni

Direktor L. Mikkelsen

Foreningens Formand

Nyborg

Mammen & Drescher

Direktor Math. Møller

Næstformand og Kasserer

København

Hans Brandt

Medlem af Bestyrelsen

Aalborg

Stevedorekompagniet

Aarhus

Hassing & Drescher

Esbjerg

Stevedore-Kompagniet A/S

Frederikshavn

Einar Sørensen

Horsens

Børn Andersen

Kallundborg

Jørgen Schultz

Korsør

Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor

København

Holger Jørgensen

—

Skjold Andersen

—

Københavns Stevedore Comp.

—

Jullus Nielsen's Stevedoreforret-

ning A/S

Løgstør

B. Chr. Odgaard & Co.

Nakskov

Halfdan Rasmussen

Nyborg

Henrik Baaballe

N. Sundby

Henry Petersen

Odense

Simonsen og Møller

Randers

S. Christoffersen & Co.

Svendborg

C. E. Jensen

Vejle

Vejle Stevedoreforretning

v. Kaptajn Thygesen

Telegramadresse:

Labore

Spedition

Dispatch

Stevedore

Stevedoring

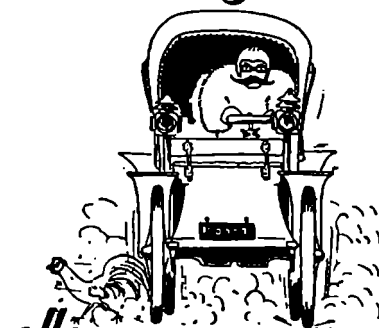
Schultz

Oldstevedore

Andrea

Baaballe

-en a' de Gamle



eller

HOF

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13779-15779

TELEGR. „JANBY“



KJØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18

IMO

IMO-PUMPER

&

—MOTORER



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S af 1912.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 D/S »Als«.
 J. Asmussens Eft.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Bes«.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker.
 C. Clausen, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 Danish American Gulf Oil Transport
 Co. A/S.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Buggerselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jepsen A/S., Aabenraa.
 D/S »Jutlandia«.
 D/S »Jyden«, Esbjerg.
 Rederi A/S Kosmos.
 J. Lauritzen.
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.
 A/S »Motortramp«, Stensved.
 D/S »Myren«.
 A. P. Møller-Tankbaade og Linlerederi.
 D/S »Nautic«.
 Navitas A/S.
 D/S »Norden«.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 Partrederiet s.s. Runø.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 A. E. Sørensen, Svendborg.
 A/S Tankskibsrederiet.
 Jens Toft A/S.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Vendila«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 36

FREDAG DEN 16. SEPTEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

M.s. JENS BANG

Torsdag d. 15. september søsattes ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den første af de to nybygninger, som D.F.D.S. har under bygning dér til København-Ålborg-ruten. Skibet, der fik navnet *Jens Bang*, forventes indsat i ruten i maj 1950.

Den anden Ålborg-båd, der får navnet *H. P. Prior*, vil blive søsat omkring nytår, og indsættes i ruten ved sommersæsonens begyndelse 1950.

De to skibe har følgende dimensioner: Længde 341' 0", bredde 48' 0", dybde fra hoveddæk 25' 9", displacement ca. 3,350 tons, brutto tonnage ca. 3,200 tons, d.w. kapacitet 800 tons, I.H.K. 7,600, fart 20 knob.

Skibene skal hver kunne medtage 85 passagerer på I klasse, 220 passagerer på II klasse og ca. 700 på III klasse.

Skibene, der i det ydre ligner *Kronprins Olav* og *Kronprins Frederik*, bliver i enhver henseende det mest moderne, der findes, ikke alene i det ydre men også med hensyn til de bekvemmeligheder, der stilles til passagerernes rådighed under overfarten, og det gælder ikke alene på I klasse men næsten i endnu højere grad på fællesklassen, hvor de rejsende kommer til at rejse under forhold, som ikke findes andetsteds.

Den arkitektoniske indretning af skibene sker under professor Palle Suensons vejledning.

SKIBSFARTEN PÅ DANSKE HAVNE

Statistikken over skibsfarten på de danske havne i Smarts i år viser sammenlignet med samme måned i fjor en væsentlig fremgang, nemlig fra 4,906 skibe på 1,105,000 netto-registertons til 5,992 skibe på 1,535,820 n.r.t. Den udlossede godsmængde steg fra 848,000 til 1,315,000 tons og den indladede godsmængde fra 424,000 til 500,000 tons.

De største varegrupper, som indførtes fra udlandet, var kul og koks (477,800 tons), mineralske olier (129,900 tons) og foderstoffer (103,200 tons), mens på udførselssiden mineraler figurerer med 39,500 tons, korn med 22,400 tons og flæsk, smør og æg med 20,400 tons.

Københavns havn blev anløbet af 1,354 skibe på 681,180 n.r.t. Der udlossedes 489,420 tons og indladedes 128,200 tons. Halvdelen af landets import og fjerdedelen af eksporten gik således over Københavns havn. Blandt de største provinshavne kan nævnes Århus, hvor der udlossedes 104,881 ts. gods, Ålborg-Nørresundby (98,224 ts.), Odense (65,206) og Esbjerg (47,860 ts.), og med hensyn til indtagen godsmængde Ålborg-Nørresundby (72,750 ts.), Esbjerg (31,674 ts.) og Nyborg (29,664 ts.).

SKOLESKIBET DANMARK

Skoleskibet *Danmark* stod d. 8. september ud på sit store, årlige vintertogt, der denne gang går til Bermudasøerne, Vestindien og de mellemamerikanske farvande.

DANSK SKIBSADOPTION

Dansk Skibsadoption afholdt 9. septbr. sit første komitémøde siden institutionen blev stiftet den 21. september 1948.

Formanden, skibsreder E. Hahn-Petersen, indledede med en beretning for institutionens virksomhed i det forløbne år. Det fremgik heraf, at 88 skibe er blevet adopteret af 89 skoler. 8 skoler venter at få et skib tildelt. Blandt de ventende skoler er bl. a. Chr. Paulsen's skole i Flensborg, der sandsynligvis vil komme i forbindelse med et af rederiet A. P. Møllers skibe. Dansk Skibsadoption's kontor har til dato ekspederet ca. 600 breve og et stort antal pakker og avisforsendelser. Af beretningen fremgik det endvidere, at man fra Dansk Skibsadoption's side er af den overbevisning, at den mest hensigtsmæssige form for korrespondance er fællesbrevene, idet det fremførtes, at en personlig korrespondance ikke kan gennemføres i det lange løb, den hyppige udskiften af besætningsmedlemmerne taget i betragtning. Gennem foreningens arrangement har ca. 1,000 børn været om bord i skibe.

Skibsreder Hahn-Petersen meddelte endvidere, at Dansk Skibsadoption var ved at tilrettelægge en række besøg på skolerne, hvor man — iøvrigt vederlagsfrit — vil stille foredragsholdere og film til disposition for herigennem at sprede kendskabet til dansk søfart. Til slut rettede formanden en tak til Foreningen til Søfartens Fremmes repræsentant, baron Juel-Brockdorff, fordi det, gennem den økonomiske indsats, denne forening yder, har været muligt at føre adoptionsarbejdet ud i livet.

Dansk Skibsadoption's bestyrelse genvalgte eenstemmigt, og den består således — foruden af formanden — af viceskoleinspektør I. C. Gundelach, lærerinde, frøken Kirsten Jeppesen, lektor Torkil Lorentzen, prokurist H. U. Garde, kaptajn J. Kastrup Olsen og forretningsfører Peter Jensen.

SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har udsendt 1948-beretningen, hvoraf fremgår, at der til hjemmet i Antwerpen er ydet 43.000 kr., Hamburg 6000, Liverpool 2000, Marseille 3760, Newcastle 6980 og Rouen 105.212 kr. eller ialt 168.539 kr. Den norske afdeling har bidraget til den fælles kasse med 100.611 kr., den svenske med 50.632 og den danske afdeling med 44.479 kr.

Til sømandshjemmet i Antwerpen er bevilget 200.000 belg. francs til oppudsning af hus og fornyelse af inventaret, og man håber, at forholdene på hjemmet nu bliver mere tilfredsstillende. I 1948 besøgte 872 mand hjemmet i 4378 dage. — I Cardiff er der ikke sket nogen ændring af forholdene, som gør det aktuelt foreløbig at genrejse sømandshjemmet, men foreningen har stadig sin tomt liggende. — I Hamburg er bygningen udlejet til det norske udenrigsministerium, der bruger den som samlingssted. Antallet af skandinaviske sømandsfolk i land er ikke nævneværdigt. — I marseille er bygningen også fremdeles lejet ud, men virksomheden kan sæt-

tes i gang med kort varsel. — I Rouen er hovedreparationen afsluttet. Hjemmet tager sig godt ud, og der er bevilget 40.000 kr. til nyt inventar.

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart har udsendt beretning for 1948. Det fremgår heraf, at i nævnte år blev 3 af de under forbundet hørende skibe ramt af minesprængninger, og af disse skibes besætninger på ialt 79 mand omkom 13, medens 10 led lettere eller sværere legemsbeskadigelser. Årets skadesforløb betegnes iøvrigt som nogenlunde normalt.

Der har i året 1948 været anmeldt til forsikring ialt ca. 14,235 mand. Grundpræmien for året var af bestyrelsen fastsat til 108 kr. pr. forsikret mand og er indgået med 1.373.293 kr. 64 øre.

Det fremgår endvidere af beretningen, at der har foreligget ialt 1115 sager til behandling. Heraf er ifølge kendelse af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 44 tilfælde som ikke henhørende under ulykkesforsikringsloven, og 561 er afsluttet uden erstatning for død eller invaliditet, medens 399 tilfælde henstod uafgjort ved årets udgang. I de resterende 111 tilfælde samt i 111 ældre krigsskader optaget til regulering i henhold til lovekendtgørelse af 18. marts 1948 har forbundet afholdt skadesudgifter til et samlet beløb af 2,806,143 kr. 93 øre, hvortil kommer reserver til regulering af uafgjorte skader.

Af skadesudgifter, der refunderes forbundet af statskassen og som er indeholdt i foran nævnte samlede skadesbeløb, har forbundet udredet ialt 1,847,836 kr. 17 øre. Disse udgifter modsvares af posten »refusion fra staten« på driftsregnskabet indtægtside og har således ingen indflydelse på årets regnskabsmæssige resultat.

Regnskabet udviser, at gevinst- og tabs-kontoen slutter med en saldo i medlemmernes favør af 268,690 kr., der svarer til forskellen mellem summerne af de ved afslutningen af medlemmernes konti i henholdsvis medlemmernes og forbundets favør fremkommende saldi. Regnskabet er enstemmigt godkendt på det den 9. juni afholdte ordinære repræsentantskabsmøde.

DE SKANDINAVISKE HANDELSFLÅDER

Fra Det Norske Veritas foreligger nu opgørelsen over tilgang og afgang i de skandinaviske handelsflåder i 1. halvår 1949. Oversigten omfatter skibe over 100 brutto-tons.

Danmarks handelsflåde har i 1. halvår haft en netto-tilgang på 9 skibe på 40,300 tons. Der tilkom ikke mindre end 16 nybygninger på tilsammen 50,000 tons, hvoraf 10 var bygget i Danmark, 3 i U.K., 2 i Sverige og 1 i Holland. Der blev fra udlandet indkøbt 9 skibe på tilsammen 5,741 tons, heraf 2 hvalfangerskibe og 1 trawler til Færøerne. Der forliste 6 skibe på ialt 1,780 tons, hvoraf et blev minesprængt. Til udlandet solgtes 8 skibe på tilsammen 13,100 tons, deraf 1 Liberty-skib. To små dampere blev ophugget. Flåden består derefter af ca 1,18 mill. tons brutto.

Norges handelsflåde havde i 1. halvår en netto-tilgang på 87 skibe og 283,000 brutto-tons. Af nybyggede skibe tilkom 68 på tilsammen 264,200 ts., hvoraf 41 skibe på 237,600 tons er bygget i udlandet. De 12 var tankmotorskibe på ialt 114,300 tons, 6 var bygget i Sverige og 6 i U.K. Af de øvrige skibe var 1 bygget i Danmark. Fra udlandet blev indkøbt 42 skibe på tilsammen 39,500 tons, deraf 5 havarister samt 1 Liberty-skib fra Danmark. Der er forlist ialt 14 skibe på tilsammen 5,100 tons, deriblandt et minesprængt dampskib. Til udlandet er solgt 6 skibe på tilsammen 14,900 tons, og 3 små dampskibe

er ophugget. Flåden består derefter af ca. 4,8 mill. tons brutto.

Sveriges handelsflåde havde en netto-tilgang på 10 skibe og 31,700 brutto tons. Der tilkom 17 nybygninger på tilsammen 39,700 tons, hvoraf 11 var bygget i Sverige, 5 i U.K. og 1 i Italien. Der indkøbtes fra Udlandet 3 små motorskibe. Ved Forlis afgik 5 skibe på tilsammen 2,410 tons, hvoraf et er minesprængt. Til udlandet solgtes 5 skibe på tilsammen 7,000 tons. Den svenske handelsflåde er dermed nået op på 2 mill. brutto tons.

Samtidig foreligger en oversigt over skibe under bygning og skibe i ordrer pr. 1. juli 1949, alt inklusive skibe for udenlandsk regning.

Det fremgår heraf, at der ved norske værfter under bygning var 62 skibe på tilsammen 80,805 tons, og bestilt, men ikke påbegyndt, 64 skibe på 177,919 tons, ialt 126 skibe på tilsammen 258,724 tons brutto.

Ved svenske værfter var under bygning 54 skibe på 216,210 tons og bestilt, men ikke påbegyndt, 126 skibe på 959,780 tons, ialt 180 skibe på 1,175,990 tons brutto. Heraf er 87 tankskibe på ialt 976,260 tons.

De danske værfter havde under bygning 27 skibe på 121,436 tons og i ordre, men ikke påbegyndt, 45 skibe på 223,259 tons, ialt 72 skibe på tilsammen 344,695 tons brutto. Heraf er 15 tankskibe på 146,550 tons.

Det vil af ovenstående ses, at der ved de skandinaviske værfter er under bygning og i ordre 1,185,610 tons tankskibe eller ca. to trediedele af samtlige nybygninger og i ordre værende skibe.

NORSK REKORD

Den 22. september bliver en rekorddag for norsk skibsbygning, idet der ifølge N. H. & S. T. på denne dag bliver søsat og leveret 5 norske skibe på ialt 82,500 tons d.w. Det største er et motortankskib på 24,900 tons, der søsættes fra Furness Shipbuilding Co. til Oslo-rederiet Sam Ugelstad. Det næste er motortankskibet *Pericles* på 16,000 ts., der afleveres fra Götaverken til Oslo-rederiet I. M. Skaugen. Endvidere tankmotorskibet *Vardås* på 15,560 tons, der søsættes fra Eriksberg til rederiet Arnt J. Mørland, et tankskib på 13,500 tons fra Lithgows værft til Sigval Bergesen, Stavanger, og et tankskib på 12,500 tons fra Harland & Wolff til Olaf Boe & Co., Arendal.

NYE ANTWERPEN-RUTER

Uafhængig af den af »Europe-Israel Line Ltd.« (Barnett Bros. et Borchard Ltd.) gennemførte skibsfartsforbindelse fra Antwerpen til Israel har dampskibsselskabet »Zim Navigation Co.« truffet beslutning om at oprette en lignende linie under navnet »Zim Cargo Lines«, der forudser regelmæssig afgang fra Antwerpen hver fjortende dag. Der skal være blevet truffet aftale om at betjene de forskellige kontinenthavne på en sådan måde, at konkurrencen mellem disse to dampskibsselskaber søges undgået.

Det kan endvidere oplyses, at det tyske dampskibsselskab »Deutsche Orient-Linie G.m.b.H.« nu gennemfører regelmæssige afsejlinger fra Hamborg og Bremen samt Antwerpen til Levanten. Den første afgang fra Antwerpen fandt sted den 31. august og blev foretaget af s.s. *Hörnnum*, der blandt andet skal anløbe Piræus, Istanbul, Izmir, Iskenderun og evt. andre destinationer i Levanten.

Det islandske dampskibsselskab »H. f. Eimskipafjelag«, Reykjavik, har indsat sit nye motorskib *Lagarfoss* i selskabets regelmæssige linie mellem Antwerpen, Rotterdam, Hamborg og Island. Dette skib er på 2,660 tons d.w. Siden årets begyndelse er dette den tredje båd, der indsættes i denne trafik, idet m.s. *Dettifoss* indgik i ruten den 1. februar d. å. og m.s. *Godafoss* den 5. marts d. å.

UGENS FRAGTBERETNING

Forhandlingerne mellem finans- og udenrigsministrene fra U.S.A., Storbritannien og Canada er ganske vist afsluttet, og et langt communiqué om de opnåede resultater er udsendt, men de synspunkter, der fremføres heri, har alle relation til fremtiden, og der tales ikke om, hvad der skal gøres for med øjeblikkelig virkning at stimulere verdenshandelen og derigennem skibsfarten.

Om fragtmarkederne er der iøvrigt stadig ikke noget optimistisk at fortælle. I transatlantisk fart er der betalt \$6.15 for kul fra Hampton Roads til Nordfrankrig, \$5 Northern Range/Holland og helt ned til \$3.84 for en italiensk Liberty båd fra Northern Range til Vestitalien. Om sidstnævnte slutning meldes fra London, at båden skal hjem til Italien for oplægning. Korn fra St. Lawrence til UK./Cont. er sluttet for britisk regning til 7/- pr. qr., og til \$10 til Persian Gulf. Trælast fra Canada til UK. sluttetes for 1,350 stds. båd til 195/- pr. std. DBB.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til den uændrede rate af 52/6d. med option af San Domingo lastning til 47/6d. Cuba/Rotterdam betales med 45/-. Fra Golfen er sluttet korn til Haifa til \$8, til Grækenland betales omkring \$10.80/\$10.90 for heavy grain. Fosfat fra Golfen til tysk Nordsøhavn betales med 32/6d. med option af losning Rotterdam/Antwerpen til 6d. mindre.

River Plate markedet er uændret sløjt. For 9,000 tonner betales 42/6d. til Bremen, og samme rate betales for båd af lignende størrelse til Antwerpen eller Rotterdam med option af Nordfrankrig til 43/6d.

Vestkysten af Sydamerika er praktisk talt uden efterspørgsel. For concentrates fra Chile til Antwerpen indikeres nu \$10. Ris Ecuador/Philippinerne søger stadig tonnage til omkring \$13.50.

Nordpacificmarkedet viser heller ikke større aktivitet. Såvel Board of Trade som Ministry of Food er dækkede, så der findes ingen hjemgående forretning. For lumber til Sydafrika er betalt \$105.000 lumpsum for skandinavisk liberty båd, og en anden

liberty sluttetes for lumber North Pacific/US. Atlantic til den lidt bedre rate af \$52.500 lumpsum, fio. Flere både sluttetes for korn fra Vancouver til Indien til \$10.50, og fra Vancouver til Israel indikeres nu \$9.50.

Østens og Indiens markeder er stadig uden interesse for tonnage for hjemgående forretning. Fra Australien er efterspørgslen efter tonnage for korn for denne sæsons høst praktisk talt forbi. En enkelt båd sluttetes fra Sydaustralien til Ceylon til 55/-. Flere både sluttetes for sukker fra Queensland til UK. til 70/-.

Markedet fra Sydafrika er også lidet aktivt. Kul fra Durban til Aden sluttetes til 25/-, Durban eller Lourenço Marques til Genua betales med 31/, og Durban/Buenos Aires eller Montevideo fik tonnage til 26/-.

Middelhavsmarkederne tager stadig et ikke ubetydeligt antal skibe. Der er imidlertid kun ringe bevægelse i raterne, og bliver efterspørgslen ikke større senere hen på året, bliver stillingen vanskelig, når de mange skibe, der nu er placeret i trælastfarten fra Østersøen og Hvidehavet, kastes ud på markederne i Middelhavet.

I vore nære farvande er der ikke større ændringer. Kul- og koksrunderne til Danmark viser ingen tegn til stigning, og trælastfarten fra Østersøen til UK. og Continentet er også uden nævneværdig bevægelse. For britisk regning er der også i den forløbne uge sluttet ikke så få både for trælast fra Hvidehavet til UK., bl. a. 1,550 stds. Archangel/ECUK. 140/-, 750 stds. Mesane/ECUK. 207/6d. med komplettering Archangel til 145/-.

På timechartermarkedet er efterspørgslen stadig begrænset. Moderne 9,900 ts. oliebrænder sluttetes for Vestafrika rundtur til 13/-. I amerikansk fart rapporteres dansk 6,000 ts. damper sluttet for timecharter, levering Cuba, trip up, tilbagelevering Golfen til \$1.80.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

s.s. Halland

Med kaptajn V. H. Lassen som fører forlod Det Dansk Franske Dampskibs-Selskabs dpsk. *Halland* for nogle dage siden Helsingør Skibsværft efter en større ombygning. Skibet, der oprindeligt var et Hansaskib, fremtræder nu i ny skikkelse. Det er på 5,300 tons d.w. og er blevet et meget tiltalende skib med rummelige en- og to-mandskammer for besætningen, smukke saloner og messer og en helt moderne installation af tekniske navigationsinstrumenter såsom radar, selvstyrecapparat m. v.

Decca

Decca Navigator A/S har udsendt en lille »folder«, der fortæller lidt om Decca Navigatoren og Decca Radaren. Det oplyses bl. a., at Decca Navigatoren i dag bruges i ca. 100 danske skibe, herimellem flere af statens skibe. Decca navigatormodtagerne, Mark IV og Mark V udlejes for kr. 5000 og 7000 om året.

Skibsregisteret

A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, København, er ejer af nybygget s.s. *Flynderborg* af København (OUYO). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 2,343 og 1,112 tons.

s.s. *Yrsa* af Horsens (OUNM) er udslettet som ophugget. A/S Det danske Kulkompagni, København. Medlem af bestyrelsen og direktør i selskabet H. P. T. A. Svanholm er afgået ved døden. Højesteretssagfører Kjeld Rørdam, Charlottenlund er indtrådt i bestyrelsen. Direktorerne Alfred Møller og Niels Westergaard, begge af København, er indtrådt i direktionen.

»Dampskibs-Aktieselskabet »Nautic« af København. C. A. Vollmond er udtrådt af, og skibsreder Aage Meir Voll-

mond, Strandvejen 482, Vedbæk, er indtrådt i bestyrelsen.

World Friendship Association, den danske afdeling, København, har afhændet s.s. *Friendship* af Esbjerg (OYEU) til marineministeriet, København.

m.s. *Johannes Mærsk* af Kalundborg (OXGO) er udslettet som solgt til udlandet.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Svend Pii* af København (OXAD) er nu henholdsvis 1,976 og 1,113 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Gerda Toft* af København (OYHA) er ansat til henholdsvis 2,907 og 1,645 tons.

Aktieselskabs-Registeret

»Det Store Nordiske Telegraf-Selskab (Aktieselskab)« af København. Medlem af bestyrelsen H. Rasmussen er afgået ved døden. Folketingsmand, redaktør *Holger Edvard Erikson*, Østbanetorvet, Århus, er indtrådt i bestyrelsen.

Østersøhavnene

Regeringen i Mecklenburg har, ifølge »Die Welt« bevilget 4,7 mill. mark til udbygningen af Østersøhavnene Rostock og Warnemünde. Havnen i Greifswald skal mudres op for at kunne aflaste Stralsund, der i år ventes at ville nå op på en omlastning på 650,000 ts. mod 400,000 ts. før krigen.

Fra svenske værfter

Øresundsvarvet, Landskrona søsatte d. 22. august m.s. *Glomdal* (køleskib), 2,900 tons d.w. under bygning til Moltzau & Christensen, Oslo. Udstyres med en 3,650 E.H.K. 10-cyl. 2-takts Götaverken dieselmotor, farten skal være 16,5 knob.

Kockums, Malmø, afleverede d. 25. august m.t. *Aramis*, 13,360 tons d.w. til Skibs A/S Aramis, Flekkefjord. Hovedmaskineriet består af en 7-cyl., dobbeltvirkende, 2-takts Kockum MAN dieselmotor 5,300 IHK., fart på last 14 knob.

FRA SØRETTETTERNE

En kollisionssag

Natten til d. 19. august kolliderede s.s. *Cyril* af København mellem Trelleborg og Kullagrunderen med en svensk motorskonnert *Gullan* af Karlshamn, der sank, mens besætningen blev reddet. M.s. *Gullans* fører, kaptajn R. Patriksson, havde i et søforhør afholdt i Göteborg i anledning af kollisionen udtalt, at *Cyril's* fører, kaptajn P. Schmidt umiddelbart efter sammenstødet havde udtalt, at den vagthavende styrmand havde siddet og sovet i bestiklukafel, og at han først umiddelbart før kollisionen var blevet purret af rorgænger. Kaptajn Schmidt tilbageviste imidlertid med stor bestemthed denne alvorlige anklage i et søforhør, der d. 10. septbr. blev afholdt i København, og erklærede, at hans udtalelser måtte være blevet misforstået af den svenske skipper, idet han havde sagt til 2. styrmand: »Hvordan kan sådan noget foregå? De må jo have gået og sovet.«

2. styrmand, Arne Christoffersen forklarede, at han nær Kullagrunderen lystønde var gået ind i bestiklukafel for at kontrollere kursen. Der var ingen skibe i sigte, og han havde givet rorgængerorden til at varsko, hvis der kom nogle i sigte. Udgiften var gået ned for at purre til hundevagl. Ca. 5 minutter senere varskoede rorgængerorden et skib i sigte, og da styrmanden kom ud, observerede han *Gullan's* b.b. lanterne og toplanterne tæt ved. Han slog straks fuld kraft bak og gav hårdt bagbordsror, men kort efter skete kollisionen.

Rorgængerorden forklarede, at han først havde set *Gullan's* lanterner, da de var ganske tæt ved, formodentlig fordi de havde været skjult af vinduessprossen i *Cyril's* styrehus.

PERSONALIA

50 års jubilæum

Onsdag d. 14. september kunne tidligere skibsfører i Skandinavien-Amerika Linien, kaptajn *Viggo Voldborg*, fejre sit 50 års jubilæum i D.F.D.S.'s tjeneste. Kaptajn Voldborg begyndte sin maritime løbebane som frivillig lærling i marinen og kom efter at have taget sine eksaminer i 1899 ind i D.F.D.S., hvor han efter at have sejlet på de fleste af selskabets ruter i 1914 kom til at gøre tjeneste i Amerikafarten. Her blev han i 1921 fører af *United States* og førte dette skib, indtil det blev lagt op i 1934. Kaptajn Voldborg gik samme år i land for godt og blev derefter ansat som besigtigelsesmand i selskabet, en stilling han endnu bestrider.

Positionsliste pr. 13. september 1949

Dania

Cyril afg. Kbhvn. 12.9. til Gdansk, Bordeaux. — *Danholm* ank. Bahrein 6.9., derfra til Bangkok, Calcutta. — *Danklint* afg. Gdynia 13.9., derfra til Rouen, London, Kbh. — *Danvig* afg. Maracaibo 27.8. til Cuba. — *Tovelil* afg. Aron 13.9. til Immingham.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 9.9. til La Guaira. — *Brattingborg* afg. Sfax 10.9. til Tyne. — *Dansborg* ank. San Francisco 10.9., derefter til Japan. — *Ellensborg* ank. Gdansk 11.9., derefter til Grangemouth. — *Flynderborg* ank. Nantes 12.9., derefter til Barry. — *Frederiksborg* afg. Pugwash 7.9. til Garston. — *Lilleborg* ank. East Greenwich 6.9., derefter til Århus. — *Nordborg* afg. Blyth 8.9. til Julianhaab. — *Skodsborg* ank. Kbhvn. 12.9., derefter til Polen. — *Taarborg* ank. Zonguldak 8.9. — *Uraniensborg* afg. Antilla 9.9. til New Orleans. — *Ørneborg* ank. Köping 11.9., derefter til Stettin.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Fredericia 14.9. til Flensburg. — *Bornholm*

SKIBSARKITEKT

34 år, faglært snedker, med indgående teknisk og merkantil erfaring vedrørende apteringsindretning, udstyr og vedligeholdelse samt med godt kendskab til dæk og maskine, søger selvstændig stilling ved dansk eller udenlandsk rederi eller værft. Er i uopsagt stilling. Billet mrk. 169 til Dansk Søfarts Tidende.

ank. Durban 11.9. — *Bretagne* ank. Rotterdam 13.9. — *Grønland* afg. Luleå 13.9. til Rotterdam. — *Halland* afg. Antwerpen 12.9. til Bordeaux. — *Irania* afg. Port Said 9.9. til Fredericia. — *Normandiet* ank. Savona 10.9. — *Skaane* ank. Mesane 13.9. — *Slesvig* ank. Brisbane 10.9.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. Nyborg 10.9., forv. ank. La Méde, Frankrig, 21.9., derfra til Nyborg og/eller København. — *Esso København* afg. Aruba 12.9., forv. ank. Nyborg 29.9. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 14.9., derfra til Fredericia, Korsør og Nyborg. — *Scandia* afg. Curacao 12.9., forv. ank. Kbhvn. 2.10., derfra til Kalundborg og Esbjerg.

D. F. D. S.

Argentina afg. New York 3.9. til Oslo/Kbhvn. Ank. Oslo forv. 16.9. — *Arizona* afg. Antwerpen 11.9. til Genoa. — *Arkansas* ank. Alexandria 11.9., derfra forv. 15.9. til Fama-gusta, Limassol, Beirut, Casablanca, Madeira, Antwerpen, Hamburg og Danmark. — *Bergenhus* afg. Odense 10.9. til London. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 8.9. til New York/Gulfen/New York. — *Brasilien* ank. Middlesbrough 30.8. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 13.9. — *Colombia* ank. New Orleans 12.9., derfra til Hampton Roads/Baltimore/Philadelphia/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 12.9. til Kbhvn. — *Frigga* ank. London 6.9., derfra ca. 16.9. til Kbhvn. — *Garonne* afg. Odense 10.9. til Antwerpen, derfra forv. 19.9. til Kbhvn./Svendborg/Sønderborg/Haderslev/Kolding/Vejle. — *Georgia* ank. Kyndby 11.9. — *Halldan* ank. Kbhvn. 12.9., herfra forv. 17.9. til Hamburg/Antwerpen/Frankrig/Portugal. — *Harald* ank. Gdynia 13.9., derfra 14.9. til Kbhvn./Kyndby. — *Hebe* ank. Kbhvn. 11.9., herfra forv. 15.9. via Århus til Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* i dok i Fr.havn siden 7.9., afg. ca. 15.9. til Manchester, derfra til Kbhvn./Ålborg. — *Hjortholm* ank. Randers 11.9., derfra forv. 14.9. til Kbhvn., herfra ca. 16.9. til London. — *Hroar* ank. Kbhvn. 9.9., herfra 14.9. til Odense/Århus/Hull/Kbhvn. — *Ivar* ank. Leningrad 6.9., laster til Amsterdam. — *Katholm* ank. Antwerpen 10.9., derfra forv. 16.9. til Århus/Kbhvn. — *Kentucky* afg. Gibraltar 5.9. til Rotterdam, ventes der ca. 13.9. — *Knud* ank. Wismar 11.9., derfra forv. 15.9. til Holland. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 11.9., herfra forv. 14.9. til Antwerpen, Malta og Levanten. — *Maine* afg. Patras 12.9. til Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Iskenderun, Izmir, Istanbul. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 12.9., herfra 16.9. via Århus til London. — *Marocco* ank. Kbhvn. 12.9., herfra 13.9. via Nakskov/Ålborg til London. — *Melos* ank. Malaga 9.9., derfra forv. 12./13.9. til Sevilla, Faro, Lisbon og Danmark. — *Rhodos* afg. Tunis 12.9. til Sousse, Malta, Livorno, Genoa, Marseille og Spanien. — *Rota* afg. Odense 10.9. til Newcastle/Middlesbro/Kbhvn. — *Samos* ank. Kbhvn. 11.9., derfra 13.9. til Horsens, Ålborg, Antwerpen, Lisbon og Middelhavet. — *Skjold* afg. Havre 13.9. til Dunkirk, derfra forv. 14.9. til Portugal, derfra forv. 27.9. til Frankrig/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Svanholm* afg. Newport 13.9. til Swansea, derfra forv. 14.9. til Liverpool/Kbhvn./Århus. — *Taarholm* ank. Randers 13.9., derfra forv. 14.9. til Århus forv. Dokning. — *Texas* ank. Antwerpen 9.9., derfra forv. 13.9. til Dunkirk, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul, Piræus. — *Thyra* afg. Esbjerg 10.9. til London/Esbjerg/London. — *Tomsk* ank. Lisbon 11.9., derfra forv. 15.9. til Bordeaux, derfra ca. 19.9. til La Pallice/Havre/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Tula* ank. Kbhvn. 6.9., afg. ca. 14.9. til Kalundborg/Århus, Antwerpen, Danmark. — *Tunis* ank. London 13.9., derfra ca. 15.9. til dansk Havn. — *Tyr* ank. Esbjerg 11.9. — *Uffe* afg. Manchester 9.9. til Kbhvn./Århus/Randers. — *Uruguay* afg. Kbhvn.

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



10.9. til Stockholm, derfra til Kbhvn.s red, herfra forv. 16.9. via Las Palmas til Santos. — *Venezuela* afg. New York 10.9. til Galveston/Houston/New Orleans/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 15.9. — *Concordia* forv. afg. Ålborg 16.9. til Gdansk. — *Dania* forv. afg. Århus 15.9. til Polen, Holland. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. ank. Randers 18.9.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. London 8.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Tuborg 13.9. — *I. P. Suhr* ank. Blyth 12.9.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 11.9. — *Hans P. Carl* afg. Tuticorin 9.9. til Vizagapatam. — *Martin Carl* forv. ank. Sunderland 14.9. — *Poul Carl* forv. ank. Noumea 13.9.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Kbhvn. 14.9. til Middlesbrough. — *Jens Toft* afg. Galata 13.9. til Istanbul. — *Karen Toft* forv. afg. Blyth 15.9. til Kbhvn. — *Maria Toft* ank. Middlesbrough 10.9.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. ital. Somaliland 14.9., derefter Genoa. — *Anna Dan* pass. Kielkanalen 12.9. p. v. t. Calais og Rouen, derefter Hull. — *Argentina Reefer* forv. afg. Esbjerg 14.9. til Montevideo og Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 11.9., derefter Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* pass. Panama Kanalen 9.9., nordg. — *Gladys Dan* afg. Callao 10.9., sydg. — *Hedda Dan* afg. Themsens 12.9. til Vlaardingen, derefter Rostock. — *Indian Reefer* afg. Cardiff 10.9. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* ank. Fredericia 12.9., derefter Raumo og Kolka/Calais og Rouen. — *Jutta Dan* ank. Mäntyluoto 9.9., derefter Preston via Kbhvn. for bunkers. — *Katja Dan* forv. afg. Næstved 15.9. til Raumo, derefter Greenhithe. — *Kamma Dan* ank. Balboa 9.9. — *Laila Dan* forv. afg. New York 16.9. til Chile. — *Laura Dan* ank. Kolka 9.9., derefter Bristol og Cardiff. — *Lilian Dan* forv. afg. Kbhvn. 14.9. til Toppila, derefter Danmark. — *Linda Dan* forv. afg. Odense 13.9. til Svendborg, derefter Mäntyluoto. — *Leena Dan* ank. Valparaíso 9.9., sydg. — *Lotta Dan* ank. Liverpool 12.9. — *Maria Dan* afg. Holsteinsborg 10.9. til Ivigtut, derefter Kbhvn. — *Marna Dan* afg. New York 9.9. til Chile. — *Ninna Dan* ank. Kolka 11.9., derefter Mostyn Quay via Kbhvn. — *Paula Dan* afg. Callao 9.9., nordg. — *Randa Dan* pass. Ushant 12.9. p. v. t. Oran. — *Selma Dan* pass. 30° vest p. v. t. Bathurst N.B. (Canada). — *Stina Dan* ank. Frederikshavn 11.9., derefter Rochester. — *Ulla Dan* ank. Toppila 13.9., derefter Mäntyluoto/Larne og Preston via Kbhvn. for bunkers.

Mototramp

Stensby afg. Christmas Island 10.9. til Fremantle, derefter Christmas Island. — *Tureby* laster Britisk Columbia

til Dublin og Cork. — *Vedby* ank. Fremantle 8.9., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn ank. Leixoes 14.9. — *Astrid* forv. ank. Luleå 17.9., derefter Hamburg. — *Birte* forv. ank. Ivigtut 17.9. — *Chr. Sass* afg. Port Bouet 12.9. til Pointe Noire. — *Clara* ank. Kemi 12.9. — *Stal* afg. Oslo 13.9. til Luleå.

Norden

Norden afg. New Orleans 27.8. til Cape Town, Port Elisabeth. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* afg. Cairns 27.8. til UK. — *Nordpol* afg. Bordeaux 9.9. til Dakar. — *Nordvest* afg. Colombo 12.9. til Aden.

Orient

Astoria afg. Nauru 14.9. til Auckland. — *Westralia* ank. Port Elisabeth 14.9.

Pacific

London ank. La Guaira 9.9., derefter Colombia. — *Paris* ank. Valencia 10.9., derefter Sfax, Frankrig.

Progress

Absalon ventes afg. Beckton 13.9. til Århus. — *Elisabeth Nielsen* afg. 7.9. fra Sfax til Methil. — *Ellen Nielsen* ventes til Haifa 13.9. — *Hugo Nielsen* afg. Haifa 13.9. — *Fylla* lossers i Honfleur. — *Henry Tegner* laster i Hull. — *Karen* ventes til Nakskov 14.9. — *Margrete* ventes til Livorno 15.9. — *Marianne* lossers i Avonmouth. — *Marx* lossers i Rostock. — *Polly* afg. Göteborg 13.9. — *Rigmor* laster i Stettin. — *Sophie* laster i Hamina. — *Thyra* pass. Kielkanalen 11.9. vestg.

Torm

Herdis afg. Kobe 10.9. til Hongkong. — *Olga S.* afg. Antwerpen 12.9. til Århus. — *Gerd* forv. ank. Itajahy 13.9., derefter Paranagua. — *Tekla* afg. Messina 10.9. til New York. — *Agnete* forv. afg. New York 14.9. til Trinidad. — *Kirsten* forv. ank. Jacksonville 13.9., derefter New York. — *Gertrud* forv. ank. Callao 12.9. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. ank. Santos 13.9., derefter Montevideo. — *Thyra S* ank. Baltimore 31.8. — *Gyda* forv. afg. Norrsundet 14.9. til Amsterdam. — *Anne* forv. afg. Oskarshamn 14.9. til Calais. — *Hilde* afg. Wismar 13.9. til Oslo. — *Astaug* forv. ank. Åbenrå 13.9., derefter Stettin. — *Gudrun* forv. ank. East Hartlepool 14.9., derefter Århus. — *Alice* forv. afg. Kolding 13.9. til Vejle. — *Gunhild* forv. afg. Oskarshamn 14.9. til Calais.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Antwerpen 10.9. — *Otto Petersen* ank. Archangelsk 11.9., derefter UK. — *P. N. Damm* rep. Århus. — *Svend Pii* forv. ank. Onega 17.9.

Ø. K.

Annam ank. Adelaide 13.9., derefter Melbourne/Sydney. — *Asia* Nakskov rep. — *Bintang* afg. Manila 12.9. til Singapore og Bangkok. — *Blankvann* afg. Aden 9.9. til Port Said og Beyrouth. — *Danholm* ank. Bahrein 7.9., derefter Bangkok. — *Erria* pass. Bishop Rock 10.9. p. v. t. St. Thomas. — *Falstria* ank. Kbhvn. 5.9., derefter New York. — *Fernmoor* ank. Bombay 28.8., derefter Madras og Calcutta. — *Fionia* afg. Helsingfors 12.9. for Kbhvn. — *India* ank. New Orleans 9.9., derefter Dublin og Liverpool. — *Java* pass. Minikoi 10.9. p. v. t. Aden og Port Said. — *Jutlandia* ank. New York 6.9., derefter Kbhvn. — *Kambodia* ank. Leghorn 10.9., derefter Port Said. — *Kina* pass. Guardafui 1.9. p. v. t. Fremantle og Melbourne. — *Korea* ank. Gdynia 7.9., derefter dok, Kbhvn. — *Lalandia* Nakskov rep. — *Malacca* ank. Bergen Roads 13.9., derefter Moss. — *Malaya* afg. Cebu 9.9. for Singapore og Port Swettenham. — *Manchuria* ank. Bangkok 28.8., derefter Saigon og Bangkok. — *Meonia* afg. Rotterdam 13.9. for Genoa og Port Said. — *Mongolia* ank. Penang 9.9., derefter Madras og Colombo. — *Morelia* afg. Singapore 10.9. for Manila og Hongkong. — *Nicobar* afg. Vancouver 6.9. for Hongkong og Manila. — *Scandia* ank. Port Swettenham 13.9., derefter Singapore. — *Serampore* pass. Bishop Rock 5.9. p. v. t. Los Angeles. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta. — *St. Jan* ank. Madras 11.9., derefter Rangoon og Calcutta. — *St. Thomas* ank. Marseilles 11.9., derefter Genoa. — *Tahsis* afg. Hongkong 12.9. for Manila. — *Tantara* afg. Cebu 31.8. for Los Angeles og San Francisco. — *Tranquebar* afg. Colombo 5.9. for Aden og Port Sudan.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. kompasretiere
Forlang. ill. katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 8. September 1949.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelt numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonafterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
91.....	1549.	116.....	1541.
100.....	1541.	140.....	1536.
101.....	1545.	150.....	1538.
102.....	1541.	151.....	1538.
103.....	1541.	156.....	1538.
104.....	1546.	160.....	1536.
106.....	1546.	161.....	1536.
114.....	1538.	187.....	1536.

Med dette nummer følger:

Corrections to Nemedri (ending 20. August 1949).

I. Østersøen.

1534. Finland. Finske Bugt. Sejlads S. om Porkala Omraadet. Kytö sejlløb forsøgsmæssigt fyrbelyst.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1101 1949.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Kytö sejlløb er forsøgsmæssigt forsynet med fyrbelysning. Fyr er anbragt på følgende i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede ledebåker:

- I. a) Kytö nedre båke på $60^{\circ} 03' 48''$ N. $24^{\circ} 43' 00''$ E. Fyret viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m. Flammens højde: 6,6 m.
 b) Kytö øvre båke på $60^{\circ} 03' 56''$ N. $24^{\circ} 42' 56''$ E. Fyret viser hvidt lys med enformørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s. Flammens højde: 14,6 m.
 Fyrene a) og b) er overet i pejling $342^{\circ},5$.
- II. c) Knapperskår båke på $60^{\circ} 05' 12''$ N. $24^{\circ} 44' 53''$ E. Fyret viser rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m. Flammens højde: 5,7 m.
 d) Gåsgrund båke på $60^{\circ} 05' 34''$ N. $24^{\circ} 44' 59''$ E. Fyret viser rødt lys med enformørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s. Flammens højde: 11,7 m.
 Fyrene d) og c) er overet i pejling $8^{\circ},5$.

(U. f. s. Nr. 24/585. Helsingfors 1949.)

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

1535. Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkedyb. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1455 1949 udgår.

Position. $54^{\circ} 51'$ ($27''$) N. $12^{\circ} 13'$ ($04''$) E.

Detaller. Tolkerenden N. røde spidstønde med 1 opadvendt kost er atter udlagt på plads.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 1. September 1949.)

1536. Danmark. Smaalandsfarvandet. Falster N.-kyst. Oplysninger om Orehoved havn.

Position. c. $54^{\circ} 57',6$ N. $11^{\circ} 51',4$ E.

Detaller. Dybden ved holværk i Orehoved havn er indtil 3,5 m, der findes ved E.-molen.

E.-molen forbeholdes skibe med ærinde til Orehoved Træ- og Finérindustri A/S, der ejer havnen, medens alle andre skibe henvises til W.-molen, hvor vanddybden er mindre.

Den tidligere midtermole i havnen er fjernet.

c. 30 m N. for W.-molens hoved findes et sømærke med 1 opadvendt kost.

Vand kan fyldes i havnen fra vandopstandere på havneområdet.

Kort Nr. 161, 160, 140 og 187.

Publikationer. Danske Løds III, side 237 og 239. Havneløds, side 258 (Nr. 263 A).

Søm.fort. side 91, Nr. 22 A.

(Orehoved Træ- og Finérindustri A/S, 26. August 1949.)

1537. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Havnearbejder. Advarsel.

Position. Rudkøbing: c. $54^{\circ} 56',3$ N. $10^{\circ} 42',6$ E.

Detaller. Da midtermolen i Rudkøbing havn for tiden er under reparation, og der derfor arbejdes med rambuk, må besejlingen af trafikhavnens nordre og søndre bassiner indtil videre foregå med forsigtighed.

(Stads- og havneingeniøren, Rudkøbing, 2. September 1949.)

1538. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord N.-side. Skærbækværket. Oplysning om havneforhold, svajebassin og indsejlingsrende. Afmærkning udlægges.

Position. Klippehage bifyr: $55^{\circ} 30' 46''$ N. $9^{\circ} 37' 06''$ E.

Detaller. Fælleskraftcentralen i Skærbæk, Skærbækværket, er opført på et umiddelbart E. for Klippehage bifyr beliggende opfyldt areal, hvis W.-side strækker sig c. 200 m S. på fra kystlinien indtil den oprindelige 4 m kurve, og hvis E.—W.-gående S.-side danner en 163 m lang tillægningsplads for skibe, ved hvilken dybden er 7 m. Til værket fører en c. 450 m lang, N.—S.-gående gravet rende. Dybden i rendens S.-ligste c. 220 m er 7,5 m over en bundbredde af 55 m; N.-ligere udvider renden sig E. efter til et 7,0 m dybt svajebassin, hvis bredde i den N.-ligste del er 233 m, således at bassinets uddybning til 7,0 m dybde når 35 m på hver side af værkets tillægningsplads. Renden og svajebassin vil i nærmeste fremtid blive afmærket,

- 1) på W.-siden med 5 hvide tønder med stage, af hvilke den S.-ligste udlægges på:
55° 30' (23") N. 9° 37' (07") E.
2) på E.-siden med 6 røde tønder med stage, af hvilke den S.-ligste udlægges på:
55° 30' (23") N. 9° 37' (12") E.

Tønderne udlægges på landgrunden c. 12 m fra kanten af det uddybede område. En fortøjningsbøje vil blive udlagt i den S.-lige del af svajebassinnet.

Kort Nr. 156, 150, 114 og 151.

Publikationer. Danske Lods III, side 121. Havnelods, side 284 (Nr. 302 A). Søm.-fort. side 67, Nr. 7 A, 7 B og 7 C.

(Skærbækværket, 23. August 1949.)

1539. Danmark. Lille-Bælt. Halk Hoved. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 19.—24., 26.—29. og 30. September samt 1., 3.—8., 10.—15. og 17.—19. Oktober 1949.

Position. c. 55° 12',0 N. 9° 42',1 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser på skydeterrænet ved Halk.

Under skydningerne vil der på den i skydeterrænet værende signalmast være højst signaler, som følger:

Den 19.—24. og 26.—29. September samt 4.—8., 10.—15. og 17.—19. Oktober 1949: 1 kurveballon.

Den 30. September samt 1. og 3. Oktober 1949: 1 rødt flag med hvid spuns.

Under skydningerne er det forbudt at besejle farvandet inden for linien: Halk Hoved—Schønheyder Banke—Holst Banke—Barsø.

(Politimesteren, Haderslev, 3. September 1949.)

1540. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Arnkilsøre. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 19.—21. September 1949.

Position. c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skarpskydningsøvelser fra en skydeplads ved Arnkilsøre.

Sikkerhedshøjde: 1 400 m.

(Garnisonskommandanten i Sønderborg, 24. August 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1541. Danmark. Kattegat. Isefjord W.-lige anduvning. Korshage N. Oplysning om sømærkes plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/1926 1946.

Rettet position. 55° 58' 49" N. 11° 46' 56" E.

Detaller. Korshage N. røde stage med 1 opadvendt kost er udlagt i 4,5 m vand på ovennævnte plads.

Kort Nr. 116, 103, 102 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, side 156. Søm.fort. side 46, Nr. 6 A.

(Fyrdirektoratet, 10. August 1949.)

1542. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser om natten.

Tidspunkt. 13.—15. September 1949, begge dage inclusive, hver dag Kl. 1900—2400.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydning med kanon i et område, der begrænses:

mod Nord af breddeparallellen 56° 04',8 N.

— Øst - meridianen 10° 31',9 E.

— Syd - breddeparallellen 56° 00',2 N.

— Vest - meridianen 10° 24',0 E.

Når der skydes, vises der foruden de almindelige skibsllys følgende lys:

a) Det skydende skib: 1 rødt lys, synligt hele horisonten rundt og højst på toppen.

- b) Slæbefartøjet: 2 hvide lys, lodret for hinanden, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen.
 Skydningen vil blive indstillet for gennemgående trafik i sejlrueten.
 Sikkerhedshøjde: 175 m.

(Marineministeriet, 30. August 1949.)

1543. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 19.—22. September 1949, begge dage inklusive, hver dag Kl. 0800—2400.

Positioner. a) $56^{\circ} 05',9$ N. $10^{\circ} 20',4$ E.

b) $55^{\circ} 59',4$ N. $10^{\circ} 20',4$ E.

c) $55^{\circ} 59',4$ N. $10^{\circ} 26'$ E.

d) $56^{\circ} 05',9$ N. $10^{\circ} 26'$ E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skibe inden for et område, der begrænses af linier gennem punkterne a), b), c) og d). Sikkerhedsafstanden fra det skydende skib: 4,9 sm. Sikkerhedshøjde: 4000 m.

Når der skydes, vises fra de skydende skibe samt fra slæbefartøjerne om dagen international talstander 7.

Om natten viser det skydende skib et rødt lys, synligt hele horisonten rundt og hejst på toppen. Slæbefartøjerne viser om natten 2 hvide lys lodret for hinanden, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen.

Ann. Skydninger vil blive indstillet for gennemgående trafik i sejlrueten.

(Marineministeriet, 5. September 1949.)

1544. Danmark. Kattegat. Tangen SW. Randers Fjord S. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 29.—30. September og 1. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. På skydeterrænet ved Hevring i Ørsted sogn afholdes på ovennævnte dage skydning med kanoner.

Når der skydes, er det forbundet med livsfare og forbudt at færdes eller opholde sig inden for søområdet, der strækker sig fra kysten

mod N. til $56^{\circ} 36',8$ N.,

— E. - $10^{\circ} 37',0$ E; og

— W. - en linie fra Estruplund kirke til punktet $56^{\circ} 36',8$ N. $10^{\circ} 25',0$ E.

Sikkerhedshøjde: 50 m.

Under skydningerne vil der på følgende steder:

1) ved Udbyhøj fyr på c. $56^{\circ} 35',4$ N. $10^{\circ} 19',4$ E.,

2) på et tårn ved kysten ud for Hevring hede og

3) ved Gerrild fyr på c. $56^{\circ} 31',7$ N. $10^{\circ} 50',0$ E.

blive vist et rødt flag med hvid spuns samt 1 kugle.

(Østjydske marinedistrikt, 24. August 1949.)

1545. Danmark. Kattegat. Frederikshavn anduvning. Somærke ved losseplads inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1435 1949.

Position. $57^{\circ} 26' 41''$ N. $10^{\circ} 36' 24''$ E.

Detaller. Den sorte spidstønde med stage på ovennævnte plads er inddraget.

Kort Nr. 101.

(Fyrdirektoratet, 30. August 1949.)

1546. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Nordmandshage S. Vrag afmærket.

Position. Vragvageren: $56^{\circ} 58'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 21'$ ($10''$) E.

Detaller. Vraget af uddybningsmaskinen *Vulcanus* er sunket ved N.-siden af sejllobet over Hals Barre c. 200 m SE. for Nordmandshage røde to-kost. Fra vraget, der ligger kærtret på siden, og hvoraf dele ses over vandet, rager graveskovlene 5—6 m ud under vandet i S.-lig retning. En elektrisk blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, er anbragt på vraget c. $3\frac{1}{2}$ m over vandet. En vragvager med 1 grønt flag er udlagt på ovennævnte position, c. 6 m S. for vraget.

Den frie passage i sejllobet S. om vraget er c. 100 m bred.

Kort Nr. 106 og 104.

(Marineministeriet, 4. September 1949.)

1547. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen midlertidigt spærret for gennemsejling.

Tidspunkt. 10. September Kl. 1200 til 12. September Kl. 2400 1949.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum vil Oddesundbroen på grund af maskineftersyn være spærret for al sejlads, som kræver oplukning af broklappen.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 1. September 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1548. England E.-kyst. Themsen indløb. West Swin. Oplysning om vragtønder.**

1. *Position.* c. 51° 33' 05" N. 1° 00' 25" E.

Detaller. En grønmalet spidstønde er udlagt tæt SE. for det på ovennævnte plads sunkne vrage, over hvilket mindste dybde er 9,5 m.

2. *Position.* c. 51° 31' 20" N. 0° 55' 55" E.

Detaller. Vragtønden på ovennævnte plads er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1825. London 1949.)

1549. England E.-kyst. Humber Floden indsejling. Oplysninger om vrage.

1. *Position.* 53° 33' 49" N. 0° 12' 35" E.

Detaller. Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrage er forøget fra 4,6 m til 7,3 m.

2. *Position.* 53° 32' 22" N. 0° 15' 28" E.

Detaller. a) En grønmalet lystønde (kugletønde), der viser grønt et-blink hver 5^s, er udlagt 0,1 sm 90° fra det på ovennævnte plads sunkne vrage.
b) Lystønden, der var udlagt tæt NE. for vrage, er inddraget.

3. *Position.* 53° 45' 22" N. 0° 12' 36" E.

Detaller. Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrage er 15,1 m. Tønden, der var udlagt tæt NE. for vrage, er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1702. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**1550. England W.-kyst. Bristol Channel. Oplysning om vrage.**

Position. c. 51° 22' 17" N. 3° 34' 39" W.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrage, der tidligere var angivet at ligge tæt S. herfor, er nu 14,0 m. Lystønden, der var udlagt ved vrage, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1801. London 1949.)

1551. England W.-kyst. Bristol Channel. Vrage fjernet.

Position. c. 51° 28' 50" N. 2° 48' 45" W.

Detaller. Vrage, der var sunket på ovennævnte plads, og som ragede op over vandet, er fjernet. Den tæt NW. for vrage udlagte lystønde er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1794. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**1552. Island W.-kyst. Faxaflói. Skerjafjörður. Baaker ommalet.**

Position. Korsnes bagbaake: c. 64° 06' 41" N. 21° 56' 08" W.

Detaller. Korsnes ledebåker er malet lysegule.

(T. t. s. Nr. 8/21. Reykjavik 1949.)

1553. Island N.-kyst. Skagastrand. Grimsey. Nyt fyrtaarn opført.

Position. 65° 41' (09") N. 21° 24' (01") W.

Detaller. Et nyt fyrtaarn er opført på Grimsey 9,8 m 153° fra den tidligere fyrbygning.

Tårnet er 7,5 m højt, lysegult, firkantet, af beton og med en 3,0 m høj fyrlyanterne foroven. Selve fyret er i øvrigt uforandret.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 966.

(T. t. s. Nr. 8/20. Reykjavik 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 34, dated 20th August, 1949.
 (Last Corrections: *Weekly Edition* No. 33, dated 13th August, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1509	9	BORKUM Route.	Buoys JE 1, JE 2, JE 4, JE 5, JE 6, JE 7, JE 8 and JE 12. Amend colour of buoys to read:— R.W.V.S.
1510	10	ELBE—WESER Route.	Amend colour of JE 12 Buoy to read:— R.W.V.S.
1511	15	BREMEN S. Approach.	Amend colour of JE 12 Buoy to read:— R.W.V.S.
1512	22	WILHELMSHAVEN Approach.	Amend colour of JE 12 Buoy to read:— R.W.V.S.
1513	23	<i>Delete</i> Gulf of Finland (South Shore) Route, Hela—Baltiisk Link and Helsinki—Kronstadt Route. Amend Ulkotammio—Kronstadt Route to read:— Lavansaari—Kronstadt.	
1514	24	After Køge, insert:	Kronstadt.....43.
1515	37	GULF OF FINLAND (South Shore) Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1516	38	HELA—BALTIISK Link.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1517	38	HELSINKI—KRONSTADT Route.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.
1518	39	ULKOTAMMIO—KRONSTADT Route.	(i) Amend title to read:— LAVANSAARI—KRONSTADT Route. (ii) Amend width to read;— Width between (i) and (ii), 1 mile; between (ii) and (iii), 4 cables; between (iii) and (ix), 1 mile; between (ix) and (x), 2 miles; between (x) and (xi), cables; thence 1 cable.

[Continued

- (iii) Delete all from "(For continuation see . . ." etc., to position (ii) inclusive, and renumber positions (iii) to (xiii) as (i) to (xi) respectively.
- (iv) No. 39 SHEPELEVSKI Buoy. Amend "HELSINKI—KRONSTADT Route" to read:—
KRONSTADT Approach.
- (v) Delete Note concerning HELSINKI—KRONSTADT Route.
- 1519 40 BALTIISK Approach.
(a) Delete position (i) and renumber positions (ii) to (iv) as (i) to (iii) respectively.
(b) "BALTIISK No. 1" Buoy. Delete reference to HELA—BALTIISK Link.
- 1520 41 GDANSK Approaches. Delete all and substitute:—
GDANSK (DANZIG) Approach. Embark Pilot at "NP" Buoy.
Approach line joins following positions:—
(i) UNMARKED.
Lat. $54^{\circ} 35' 16''$ N., long. $18^{\circ} 56' 34''$ E.
(ii) 2 cables S.E. of HEL—S., R.W. V. S. Whistle, topmark 2 triangles (Fl. R. $1\frac{1}{2}$ sec.).
Lat. $54^{\circ} 35' 02''$ N., long. $18^{\circ} 48' 45''$ E.
(iii) No. 4. R.W.V.S. Spar (Fl. 2.1 sec.).
Lat. $54^{\circ} 34' 43''$ N., long. $18^{\circ} 44' 32''$ E.
Thence on the line of Gdynia leading lights (240°), passing about 1 cable south of 3 B.W. Cheq. Conical Buoys, marked "a," "b" and "c" to:—
(iv) UNMARKED. GDYNIA Junction.
Lat. $54^{\circ} 32' 09''$ N., long. $18^{\circ} 36' 15''$ E.
Thence on a course of 162° passing close eastward of "GD" Buoy (R.W. light-and-whistle-buoy, Fl. 3.6 sec.) in position Lat. $54^{\circ} 32' 03''$ N., long. $18^{\circ} 36' 16''$ E., and passing about 1 cable eastward of 5 B. Conical buoys, marked "d," "e," "f," "g" and "h" to:—
(v) "NP", R.W.V.S. Whistle, Cross topmark (Fl. R. 3 sec.).
Lat. $54^{\circ} 26' 24''$ N., long. $18^{\circ} 39' 31''$ E.
Thence on the line of Brosen leading lights (196°) to:—
(vi) 50 yards East of "A," B.W. Bell, triangle topmark (Fl. 3 sec.).
Lat. $54^{\circ} 25' 33''$ N., long. $18^{\circ} 38' 58''$ E.
Thence on the line of Westerplatte leading lights ($147\frac{1}{2}^{\circ}$) to harbour.
- 1521 42 GDYNIA Approach. Amend "position (vii)" to read:—"position (iv)."
- 1522 42 HELSINKI Approach. Delete all, and substitute:—
HELSINKI Approach.
From Helsinki Light-vessel, proceed to Grahara (Lat. $60^{\circ} 06' N.$, long. $25^{\circ} 00' E.$ (approx.)) to embark pilot. [Continued

Correction
No. Page.

Correction.

Lat. $59^{\circ} 30' 15''$ N., long. $24^{\circ} 32' 36''$ E.

S. Side of Channel.

No. 9 *B. Buoy* (*Fl. 3 sec.*).

Lat. $59^{\circ} 29' 45''$ N., long. $24^{\circ} 20' 00''$ E.

No. 11 *B.Y.H.S.* (*Fl. $1\frac{1}{2}$ sec.*).

Lat. $59^{\circ} 29' 45''$ N., long. $24^{\circ} 32' 36''$ E.

Thence centre line joins:—

(ii) UNMARKED.

Lat. $59^{\circ} 30' 00''$ N., long. $24^{\circ} 32' 36''$ E.

(iii) UNMARKED.

Lat. $59^{\circ} 30' 42''$ N., long. $24^{\circ} 44' 36''$ E.

Thence on the line of TALLIN leading lights to harbour.

(b) Northern Approach. Width between (i) and (ii), 5 cables.

Centre line joins following positions:—

(ii) No. 13 *R.W.H.S.* (*Fl. R. 5 sec.*).

Lat. $59^{\circ} 35' 53''$ N., long. $24^{\circ} 40' 45''$ E.

(ii) UNMARKED.

Lat. $59^{\circ} 30' 42''$ N., long. $24^{\circ} 44' 36''$ E.

Thence on the line of TALLIN leading lights to harbour.

1526 48 VIPURI Approach. *Delete* "(For continuation," etc., and *substitute*:—
(*For continuation see LAVANSAARI—KRONSTADT Approach.*)

VOLUME II.

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1527	55	No. 6 (d) Danger Area.	<i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1528	65	<i>Delete</i> Tuapse Approach.	
1529	66	No. 6 Danger Area.	<i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1530	67	No. 13 Danger Area.	<i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1531	67	No. 17 Danger Area.	<i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1532	69	SULINA Approach.	<i>Delete</i> all and <i>substitute</i> :— SULINA Approach. Maximum draught 7 metres. Pilot is to be embarked at Sulina Mouth and is available day or night. Width from (i) to (ii) 1.2 miles, thence 1 mile. Centre line joins following positions:— (i) „KILINSK MOUTH,“ <i>R.W. Spar (Fl. R. 5 sec.)</i> . Lat. 45° 15' 48" N., long. 29° 47' 54" E. (ii) „SULINA,“ <i>B. Spar (Fl. R. 5 sec.)</i> . Lat. 45° 09' 30" N., long. 29° 46' 18" E. Thence on the line of SULINA Entrance Leading Lights (301°) into SULINA Canal, and so to harbour.
1533	69	TUAPSE Approach.	<i>Delete</i> paragraph. Route no longer required.

Correction
No. Page.
1523 43

Correction.
After KÖGE Approach, insert:—
KRONSTADT Approach.

Note.—The approach channel is limited by the boundaries of Nos. 74 E and 74 F Danger Areas to position (iv), thence 1 cable. Approach should be made in daylight only.

Centre line joins following positions:—

- (i) No. 34 *R.W.H.S.* (*Fl. R. 5 sec.*).
Lat. 60° 01' 54" N., long. 28° 30' 34" E.
Thence between buoys marking:— N. Side of Channel.
No. 36 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 60° 02' 06" N., long. 28° 44' 30" E.
No. 38 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 57" N., long. 29° 00' 00" E.
S. Side of Channel.
No. 35 *B. Buoy* (*Fl. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 30" N., long. 28° 44' 30" E.
No. 37 *B. Buoy* (*Fl. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 27" N., long. 29° 00' 00" E.

Thence centre line joins:—

- (ii) No. 39 SHEPELEVSKI (*B.W.H.S.* (*Fl. Or. 5 sec.*)).
Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 03' 24" E.
LAVANSAARI—KRONSTADT Route and VIIPURI Junction.
(iii) UNMARKED.
Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 11' 42" E.
(iv) No. 40 KRONSTADT *R.W.H.S.* (*Fl. R. 5 sec.*).
Lat. 60° 01' 36" N., long. 29° 26' 00" E.
Thence on the line of KRONSTADT leading lights (107°—287°) to harbour.
Note.—Pilots may be obtained from Leningrad Light-vessel.

1524 43 LAVANSAARI Approach. In first line, delete "ULKO-TAMMIO—KRONSTADT Route" and substitute:—
LAVANSAARI—KRONSTADT Route.

1525 47 TALLIN Approach. Delete all and substitute:—
TALLIN Approaches.

Caution.—Anchorage is prohibited between Naissaar Island and Suurupi Penninsula, and in Tallin Roads.

- (a) Western Approach. Width between (i) and (ii), 5 cables; between (ii) and (iii), 3 cables.

Centre line joins following positions:—

- (i) UNMARKED.
Lat. 59° 30' 00" N., long. 14° 20' 00" E.
Thence pass between the following buoys marking:—
N. Side of Channel.
No. 10 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 59° 30' 15" N., long. 24° 20' 00" E.
No. 12 *R.Y.H.S.* (*Fl. R. 1½ sec.*).

[Continued

Correction

No. Page.
1523 43

Correction.

After KÖGE Approach, insert:—
KRONSTADT Approach.

Note.—The approach channel is limited by the boundaries of Nos. 74 E and 74 F Danger Areas to position (iv), thence 1 cable. Approach should be made in daylight only.

Centre line joins following positions:—

- (i) No. 34 *R.W.H.S.* (*Fl. R. 5 sec.*).
Lat. 60° 01' 54" N., long. 28° 30' 34" E.
Thence between buoys marking:— N. Side of Channel.
No. 36 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 60° 02' 06" N., long. 28° 44' 30" E.
No. 38 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 57" N., long. 29° 00' 00" E.
S. Side of Channel.
No. 35 *B. Buoy* (*Fl. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 30" N., long. 28° 44' 30" E.
No. 37 *B. Buoy* (*Fl. 3 sec.*).
Lat. 60° 01' 27" N., long. 29° 00' 00" E.

Thence centre line joins:—

- (ii) No. 39 SHEPELEVSKI (*B.W.H.S.* (*Fl. Or. 5 sec.*)).
Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 03' 24" E.
LAVANSAARI—KRONSTADT Route and VIIPURI Junction.
(iii) UNMARKED.
Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 11' 42" E.
(iv) No. 40 KRONSTADT *R.W.H.S.* (*Fl. R. 5 sec.*).
Lat. 60° 01' 36" N., long. 29° 26' 00" E.
Thence on the line of KRONSTADT leading lights (107°—287°) to harbour.
Note.—Pilots may be obtained from Leningrad Light-vessel.

1524 43 LAVANSAARI Approach. In first line, *delete* "ULKO-TAMMIO—KRONSTADT Route" and *substitute*:—
LAVANSAARI—KRONSTADT Route.

1525 47 TALLIN Approach. *Delete* all and *substitute*:—
TALLIN Approaches.

Caution.—Anchorage is prohibited between Naissaar Island and Suurupi Peninsula, and in Tallin Roads.

- (a) Western Approach. Width between (i) and (ii), 5 cables; between (ii) and (iii), 3 cables.

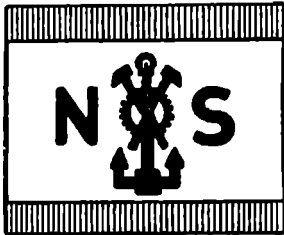
Centre line joins following positions:—

- (i) UNMARKED.
Lat. 59° 30' 00" N., long. 14° 20' 00" E.
Thence pass between the following buoys marking:—
N. Side of Channel.
No. 10 *R. Buoy* (*Fl. R. 3 sec.*).
Lat. 59° 30' 15" N., long. 24° 20' 00" E.
No. 12 *R.Y.H.S.* (*Fl. R. 1½ sec.*).

[Continued

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.

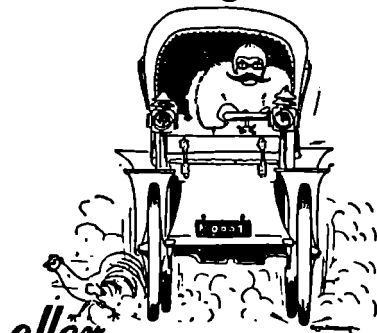


*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316

-en a' de Gamle



eller

HOF

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-16779
TELEGR. 'JANBY'



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
— MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 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 6,8 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto totaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforøndenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforøndenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vadmøntede Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15,600 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 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og paa sluse-tærskelen 5,6 m, i østre forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,6—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjte-tonder og flere fyrilinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore pr. m³. — Losning og lastning: Losning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons loftevne samt 2 mobil benzin-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t loftevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for byttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartøjer paa indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,6 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødses ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 Å 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. Loftevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibaværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tærdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Loftevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,8 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. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. 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: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelmskrue 23 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodstvg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 Lodetakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 60 Å 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibaværft: 3 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for 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. 13 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 2 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 37

FREDAG DEN 23. SEPTEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

DEVALUERINGSBREV

Søndag den 18. september blev en skelsættende dato for efterkrigstidens Europa, for på den dag kundgjorde den engelske finansminister, sir Stafford Cripps, den chokerende meddelelse, at det engelske pund ville blive skåret ikke mindre end 30 pct. ned i forhold til dollar. En lang række vesteuropæiske stater og britiske dominions m. m. fulgte England ad denne skæbnetunge vej og allerede samme aften udsendte det danske statsministerium følgende meddelelse:

»Lørdag eftermiddag modtog udenrigsministeriet fra den britiske ambassade meddelelse om, at sterling søndag aften ville blive devalueret i forhold til dollars. Tilsvarende meddelelse blev givet fra Bank of England til Danmarks Nationalbank.

I løbet af lørdagen førtes da i regeringen og inden for administrationen en række forhandlinger, hvori også deltog direktionen for Danmarks Nationalbank. I dag søndag har spørgsmålet om den danske kronens internationale værdi været gjort til genstand for drøftelser med repræsentanter for Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Dampskibsrederiforening, De samvirkende danske Husmandsforeninger, Grosserer Societetets Komite, Industrirådet, Landbrugsrådet samt Provinshandelskammeret og derefter med repræsentanter for Socialdemokratiets, Venstres, Det konservative Folkepartis, Det radikale Venstres og Retsforbundets rigsdagsgrupper. Regeringen har herefter besluttet at lade den danske krone følge sterling, således at den hidtidige kurs på det engelske pund, 19,36 kr., opretholdes uændret, medens kursen på US dollars forhøjes fra 4,81 til 6,92 kr.«

Ingen kan vel endnu forudsige, hvilken betydning denne kronens så kraftige devaluering vil få for landet og for dets genopbygning. Heller ikke for skibsfartens vedkommende kan konsekvenserne overses endnu. Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, skibsreder Chr. Harhoff, udtaler således:

»Vi har stået over for en tvangs-situation, hvor der formodentlig ikke var andet at gøre. Over for fremtiden er der nu to ting, som bliver ganske afgørende. For det første, om prisniveauet kan holdes fast, så vi ikke kommer ind i den »onde« cirkel, og dernæst om pengenes konvertibilitet bliver bedre. Det har hidtil voldt skibsfarten den største vanskelighed at få de indtjente beløb taget hjem. Man håber jo nu, at de trufne beslutninger vil få mere gang i verdens-handelen, og det er naturligvis af den største betydning for skibsfarten, at den får noget at sejle med.

De sidste måneders stadige diskussion om muligheden af en devaluering har virket stærkt hemmende for verdens-handelen og derfor været til stor skade for skibsfarten, og det vil derfor være en stor fordel, om det nu viser sig, at den kommer i gang. De skibe, der sejler på kontrakter i dollars, får naturligvis en øjeblikkelig fordel. Men de fleste sejler i sterling, og for dem er det af den allerstørste betydning, at prisniveauet holder og ikke kommer i skred opad. Fra et alment synspunkt er det i det hele det vigtigste af alt.«

På den anden side har skibsreder A. P. Møller, der, allerede før devalueringensbestemmelsen blev truffet, kraftigt havde advaret mod denne foranstaltning,

meldt sig som modstander af den i følgende erklæring udsendt til pressen mandag den 19. ds.:

Som medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings bestyrelse ønsker jeg det oplyst, at ingen har haft mandat til at udtale sig på foreningens eller dens bestyrelses vegne, og jeg deler ikke den anskuelse, at Danmark måtte eller burde følge Storbritannien fuldt ud; ej heller, at beslutningen burde træffes læsblæsende. I 1931 tog Danmark sig som bekendt 9 dage til overvejelse af et lignende problem.

75 ÅR

Lørdag den 17. september fyldte tidligere maskindirektør ved B. & W., dr. techn. Hans Blache 75 år. Direktør Blache blev i 1901 som ung polyteknisk kandidat ansat ved B. & W., hvor han i 1913 blev udnævnt til overingeniør og i 1917 til underdirektør for endelig i 1919 at blive udnævnt til selskabets maskindirektør, en stilling han beklædte indtil 1935. I 1929 blev han udnævnt til doctor technices honoris causa. Fra 1935—36 virkede direktør Blache som konsulent for B. & W. men tiltrådte derpå i 1937 som rådgivende ingeniør for det store engelske værft Harland & Wolff, Belfast, en stilling han beklædte til han i 1941 vendte tilbage til Danmark, hvor man ikke var sen til atter at udnytte hans rige erfaringer. Han har således været konsulent for Ålborg værft og er bestyrelsesmedlem i Dansk Aktieselskab Christiani & Nielsen.

50 ÅRS JUBILÆUM

Den 15. september kunne chefen for B. & W.s konstruktionsafdeling, underdirektør, civilingeniør E. L. Barfoed fejre sit 50-års jubilæum som skibsbygger, idet han den 15. september 1899 stillede ude på orlogsværftet som elev i den daværende skibsbygnings- og maskinskole. Der fulgte nu ti års hård skole både herhjemme og i udlandet, indtil den unge skibsbygger endelig den 15. september 1909 blev ansat hos B. & W. som ingeniør. I 1917 fulgte derpå udnævnelsen til overingeniør og i 1919, også den 15. september, til underdirektør.

Den store jubilæumsdag, der altså både var en 50 års — en 40 års — og en 30 årsdag, fejrede underdirektør Barfoed, som en skibsbygger værdigst fejrer en sådan dag, på prøvetur med et af sine yngste »børn«, m.s. *Jytte Skou*.

TRAFIKEN PÅ KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn ankom i august måned 2109 skibe på tilsammen 688,863 netto reg. tons, hvilket er noget mindre end i den tilsvarende måned forrige år, da skibsanløbene androg 731,785 tons. Fra indenrigske havne ankom 1330 skibe på 290,036 tons og fra udlandet 779 skibe på 398,827 tons.

Blandt nationerne lå Danmark som sædvanlig forrest med 469,534 tons. Herefter fulgte Sverige med 82,963 ts., Norge med 39,508 ts, Amerika med 23,070 tons, Polen med 19,291 tons, England med 17,410 tons, Finland med 11,980 tons og Holland med 10,912 tons. Man bemærker, at Holland er nået op over 10,000 tons i en enkelt måned, og at 12 hollandske skibe på ialt 1766 tons kom fra indenrigske havne. Tysklands deltagelse i skibsfarten er steget til 23 skibe på 3052 tons.

DANSKE SKIBE I UDENRIGSFART

Dansk Dampskibsrederiforening har ladet foretage en undersøgelse af, hvor stor en del af den danske handelsflåde, der pr. 1. juli i år var beskæftiget i udenrigsk fart. Undersøgelsen, der har omfattet rederier repræsenterende ca. 95 pct. af handelsflådens tonnage, har givet til resultat, at på det nævnte tidspunkt var 181 skibe på ialt 556.000 brt. eller ca. 55 pct. af tonnagen beskæftiget udelukkende i fart mellem udenlandske havne, medens 113 skibe på ialt 401.000 brt. eller knapt 40 pct. af tonnagen var beskæftiget i udenrigsk fart med en vis tilknytning til Danmark. For sidstnævnte gruppes vedkommende drejer det sig først og fremmest om alle de skibe, som er indsat på Ø.K.s og D.F.D.S.s oversøiske ruter med København som udgangshavn. Da disse ruter som regel berører en lang række udenlandske havne, befordrer de på ruterne indsatte skibe også betydelige godsmængder mellem udenlandske havne.

Foretagne beregninger viser da også, at 65 til 70 pct. af handelsflådens fragter indsejles i ren udenrigsk fart.

Kun ca. 5 pct. af tonnagen var pr. 1. juli d.a. enten beskæftiget i indenrigsk fart eller under reparation. Oplagt var på nævnte tidspunkt nogle få reserve-skibe og specialskibe.

M.S. JYTTE SKOU

Burmeister & Wain kunne den 15. september sende sin nybygning nr. 692, m.s. *Jytte Skou*, bygget til rederiet Ove Skou, ud på en vellykket prøvetur.

M.s. *Jytte Skou*, der er et søsterskib til det i 1945 afleverede m.s. *Benny Skou*, er bygget til Bureau Veritas' klasse som enkeltskruet diesel-lastskib med plads til 12 passagerer og har følgende hoveddimensioner: Længde 365', bredde 55' 6", dybde til hoveddæk 26' 6", dybde til shelterdæk 35' 0", dybgang 24' 4 1/2". Dødvægt 6,650 tons. Bruttotonnage 3,884 tons. Fart på lastet prøvetur 14,5 knob.

Skibet har 5 lastrum og højtank for vegetabilsk eller brændselolie. Lastrummene, der har en luge hver, betjenes af ialt 10 lossebomme for 5 tons, desuden er der på fokkemasten en 25 tons sværbom ved luge nr. 2. Lossebommene betjenes af 10 stk. 5 tons spil. Agter er anbragt 2 forhalings capstans. Alle spil, inklusive ankerspillet og styremaskinen, er elektrisk drevet.

Hovedmotoren er en Burmeister & Wain direkte omstyrbar, enkelt-virkende, 2-takts, 8-cylindret krydshoveddieselmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 620 mm, slaglængde 1150 mm i stand til at udvikle 5000 IHK svarende til ca. 4050 EHK ved 125 omdrejninger pr. minut.

M.S. ANNETTE S.

Svendborg skibsværft søsatte den 15. ds. m.s. *Annette S.*, 700 tons d.w., 500 br. tons, der er under bygning til skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg.

M.s. *Annette S.* har følgende hoveddimensioner: Længde 173', bredde 29', dybde til hoveddæk 12' 10". Hovedmaskineriet består af en Weerkspoor dieselmotor 500 IHK, der skal kunne give skibet en fart på 11 knob lastet.

Skibet, der er det sidste af en serie på tre skibe, bygget til skibsreder A. E. Sørensen, ventes færdigt inden årets udgang.

NORDISK REDERMØDE

Repræsentanter for rederorganisationerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige holdt den 13. ds. møde i Dansk Dampskibsrederiforening for at drøfte spørgsmål af fælles interesse. Blandt deltagerne i mødet var formændene for de fire nordiske

landes rederorganisationer, Chr. Harhoff fra Danmark, konsul Birger Krogius fra Finland, direktør Ths. Falck jun. fra Norge og direktør K. R. Bökman fra Sverige, samt de respektive direktører E. Macgaard, Danmark, Hilden Halberg, Finland, Bernt Lund, Norge, og H. F. Reüterskiöld, Sverige.

INTERNATIONAL KONFERENCE

Comité Maritime International har i denne uge holdt konference i Amsterdam. Fra dansk side deltog præsidenten for den danske afdeling, landsdommer N. V. Boeg, direktionsssekretær A. Gärtner, ØK, cand. juris Erik Kofoed, direktør Peter Leth, De private Assurandører, kontorchef R. Nilsson, ØK, direktør André Sørensen, Danske Rederes Retsværn, dispachør Niels Tybjerg, landsretssagfører V. Wenzell, Dansk Dampskibsrederiforening, direktør H. Steuch, Baltic and International Maritime Conference, og universitetets lektor i søret, landsretssagfører Niels Klerk.

Af de spørgsmål, der blev behandlet, kan nævnes revision af York—Antwerpen-reglerne om groshavari og dispache, ændring af reglerne om begrænsning af reder-ansvaret og ansvaret for beskadiget og bortkommet gods, ensartede regler om arrest af skibe, bjergning til søs af og ved luftfartøjer, standardformular ved gennemgangs-befordring og oprettelse af en international søretsdomstol.

HOTEL CODAN

Den 19. september indviedes Københavns eneste virkelige havnehotel, *Hotel Codan*, Skt. Annæ Plads, i overværelse af en stor og repræsentativ forsamling med boligminister Kjærbøl i spidsen. Der er ingen tvivl om, at det nye, overordentlig smukt og smagfuldt udstyrede hotel, ikke mindst gennem sin enestående beliggenhed, hurtigt vil nå frem til en førende stilling indenfor den københavnske hotelverden.

Hotellet, i hvis bygning D.F.D.S. har været stærkt interesseret, har kostet ca. 3,8 millioner kr. Dets bestyrelse består af højesteretssagfører V. Hollen-Bechtolsheim, underdirektør H. G. Garde og kontorchef T. H. Mortensen (D.F.D.S.) samt civilingeniør Jørgen Glud, grosserer A. P. Botved og landsretssagfører Stefan Nielsen. Den daglige ledelse forestås af direktør Carlo Rønnebæk.

KONKURSBEGÆRING

Efter at det gamle rederi- og mæglerfirma *Alfred Christensen* i maj trådte i likvidation med højesteretssagfører *Flemming Allerup* og landsretssagfører *Erik Øigaard* som likvidatorer, er der af landsretssagfører *Jørgen Michaelsen* på Folkebankens vegne indgivet konkursbegæring imod firmaets tre indehavere, skibsrederne *Sten Hvide Christensen*, *Otto Hvide Christensen* og *Ebbe Hvide Christensen*. Sagen var den 19. ds. til behandling i Sø- og Handelsretten, men udsattes i 14 dage.

»CODAN«S LIKVIDATION

Overretssagfører *C. J. With Seidelin* har anmodet Ritzaus Bureau om at udsende følgende:

I anledning af de i dagspressen fremkomne meddelelser om rederiaktieselskabet »Codan« skal jeg som selskabets likvidator meddele: Selskabet er trådt i likvidation. S.s. *Søndervigs* ophugningsværdi er ikke som i visse dagblade angivet 90.000 kr., men ved sagkyndig vurdering ansat til 250.000 kr. Der er overhovedet ikke tale om salg til ophugning, idet det af sagkyndige er erklæret velegnet til sejlads i nærmere angivne ruter. Det har sin klasse, er fuldt sejldygtigt og udbudt til salg. Besætningens tilgodehavender vil blive betalt.

UGENS FRAGTBERETNING

Ugens alt andet overskyggende begivenhed var naturligvis devalueringen af det engelske pund. Hvilke følger denne begivenhed vil få for den økonomiske udvikling og dermed for skibsfarten, er det endnu, da dette skrives, for tidligt at danne sig noget skøn over, og dette så meget mere, som devalueringen alene ikke løser det præcære spørgsmål om ligevægt mellem dollar og pund.

Af de fragtnoteringer, der indtil nu foreligger fra London og New York, kan man ikke danne sig nogen mening om ratetendensen. Det engelske Food Ministry er åben for yderligere tonnage for korn fra Northern Range og Canada, og rapporter fra denne trade melder, at Food Ministry er indstillet på at give et tillæg på 6d. pr. qr. til dækning af de ekstraomkostninger, der er opståede i forbindelse med, at lasteomkostningerne nu skal betales efter 1 pund for hver \$2.80 i stedet for 1 pund for \$4.03. Endnu foreligger ikke meldinger om forretninger på denne basis, men Londons mæglere meddeler, at rederne synes at være villige til at slutte til 8/- pr. qr., altså 1/- mere end i forrige uge.

Som et kuriosum kan iøvrigt nævnes, at Food Ministry i fredags i forrige uge pludselig kom i markedet for februar/marts tonnage for sukker fra Cuba til UK. og for sådan forretning indikerede 60/-, samtidig med, at der for prompt tonnage kun betaltes 52/6d. Om Food Ministry, der må formodes ikke at have været uvidende om den forestående nedskrivning af pundet, ved at forsøge at sikre sig febr./marts tonnage, har villet diskontere en kommende udvikling, kan naturligvis kun blive gætteværk, men det vil blive interessant at følge udviklingen og se, hvad raten til sin tid vil blive for sukker Cuba/UK. for febr./marts lastning.

Forholdene på fragtmarkederne indtil i lørdags var iøvrigt uden ændringer af betydning, så vi vil vente med en gennemgang af de enkelte markeder indtil næste uge.

DØDSFALD

Efter et par ugers sygdom er direktør *Viggo Andersen*, »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk søfart«, afgået ved døden, 65 år gammel.

Direktør Andersen, der fik sin første forsikringsmæssige uddannelse i assurancefirmaet Villh. A. Bang, overgik i 1906 til »Danske skibsrederes gensidige forsikringsforening for søfolk«, hvor han 10 år senere avancerede til fuldmægtig. I 1917 ændrede foreningen navn til »Danske redere ulykkesforsikringsforbund«, og for dette blev han direktør den 1. januar 1924, altså for godt 25 år siden. Fra 1933—38 hed virksomheden »Ulykkesforsikringsforbundet for dansk søfart og fiskeri«, og i april 1938 antog det sit nuværende navn.

For forbundet og for de mange venner, direktør Andersen vandt sig ikke mindst gennem sit lange virke i forbundets tjeneste vil hans altfor tidlige død være et smerteligt tab.

M.S. FRUIT MONARCH

Det første af de to frugtskibe, som Helsingør skibsværft bygger til skibsreder Per Gjerding, Bergen, var forleden på prøvetur. Skibet, der bærer navnet *Fruit Monarch*, er et moderne lastmotorskib på 2700 br. tons med isolerede, kølede lastrum beregnet til frugttransport. Det er forsynet med 4000 HK. dieselmotor af B. & W.-Typen, bygget på Helsingør værft. Farten bliver 16 knob.

Køleanlægget er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., og kan afkøle de 13 lastkølerum med en samlet kapacitet af 190.000 cbfd. til minimum minus 12 gr. celsius. Kølerummene er indrettet med vertikal luftcirkulation for transport af frugt og frosne varer. Søsterskibet *Fruit Queen*, der blev søsat fra værftet

i april, skal ligeledes forsynes med et Sabroe-køleanlæg, og ventes færdig fra værftet om et par måneder.

FINSK KRAK

Det kendte finske rederifirma *Knudsen & Lindfors* har indgivet konkursbegæring til rådhusretten i Helsingfors.

Firmaets to skibe, *Esbjørn* og *Ribjørn*, ejes af to særskilte selskaber, rederiaktieselskabet »Esbjørn« og rederiaktieselskabet »Ribjørn«. Firmaet Knudsen & Lindfors har først og fremmest beskæftiget sig med agenturer, som imidlertid ikke har betalt sig i længden. Selskabets gæld menes at beløbe sig til 10—30 mill. mark.

H. M. S. GALATHEA

Fregatten *Friendship*, som marinen har overtaget fra organisationen World Friendship Association, skal efter endt eftersyn og ombygning ud på en jordomsejling i havforskningsøjemed og har nu af marinen fået navneforandring til *Galathea*. Skibet får derved samme navn som den fregat, der under kaptajn Steen Andersen Billes kommando i 1845—47 foretog en berømt verdensomsejling.

TANKTONNAGEN

En oversigt over tanktonnagen meddeler mæglerfirmaet John I. Jacobs & Co., London, at man ved årsskiftet beregnede tilgangen til verdens-tankskibsflåden i første halvår 1949 til 750.000 tons dødvægt. I virkeligheden leveredes der også i tiden indtil 30. juni 730.000 tons ny tanktonnage, men i samme tidsrum fragik 365.000 tons ved forlis eller ophugning. Fem liberty-tankers på tilsammen 55.000 tons ændredes til tørlastskibe, og når der regnes med ommåling af ombyggede skibe, bliver netto-resultatet for første halvår 1949 en forøgelse på kun 375.000 tons d.v.

Ved udgangen af 1946 var USA's tanktonnage 13,8 mill. tons dødvægt, men er nu formindsket til 9,1 mill. ts. Dette tal repræsenterer dog ikke hele USA's tanktonnage, eftersom en stor del af Panama-tankskibene ejes af USA rederier. Den seneste begivenhed på dette område er, at to nye amerikanske tankskibe er placeret under Liberias flag, og yderligere et skib følger efter. Godt og vel 1,5 mill. tons dødvægt er for tiden under bygning for USA's regning til levering i løbet af de nærmeste to år, hvorfor den amerikanske tankflåde må regnes at være i stadig tiltag.

Den engelske og norske tankskibsflåde er forøget fra henholdsvis 4,2 og 2,1 mill. tons dødvægt i slutningen af 1946 til ca. 5,3 og 3 mill. tons ved halvårsskiftet. Begge lande har et stort nybygningsprogram, som strækker sig helt hen til foråret 1953 og andrager 1,3 mill. tons for britiske og 2,4 mill. tons for norske redere.

Ordrene på nye tankskibe udgjorde i første halvår kun ca. 180.000 tons dødvægt. Den totale tankskibsbygning verden over er for tiden på 6,7 mill. tons dødvægt, af hvilke det meste er kontraheret for slutningen af 1952. I sidste halvdel af indeværende år skal dog ikke mindre end ca. 1,3 mill. tons være klar til levering, men leverancerne tenderer til at trække ud, og det er tvivlsomt, om programmet kan holdes. Ikke mindre end 58 af de nu bestilte skibe bliver på mellem 24.000 og 28.000 tons dødvægt, og 8 er på 30.000 tons, og middeltonnagen er udregnet til 17.450 tons dødvægt.

Af tankskibsflåden er ikke mindre end 469 skibe på tilsammen 3,9 mill. tons dødvægt over 20 år gamle, hvilket pr. 30. juni 1949 repræsenterede 15,87 pct. af den samlede verdens-tanktonnage, der androg 24,8 mill. tons. Heraf var endda 156 skibe på tilsammen 1,2 mill. tons passeret 30-årsalderen. Ved udgangen af 1952, da de fleste nu bestilte skibe skal være færdige, vil yderligere 1,4 mill. tons have overskredet 20-årsalderen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den danske Sømands Fond

Som man vil erindre udsendtes for ca. 3 år siden en bog: »Den danske Sømand«, der gav en levende skildring af, hvad vore sømænd oplevede på havene under verdenskrigen, bl. a. gennem 38 fortælleres beretninger om deres oplevelser.

Bogen danner grundlaget for en fond: »Den danske Sømands Fond«, under H. M. kongens protektorat.

Restoplaget af bogen sælges nu direkte fra »Den danske Sømands Fond«s kontor, Rentemestervej 45, København NV. Fonden kontrolleres og bestyres af en komité, valgt af søfartsorganisationerne, og renterne af fonden udbetales til sømænd, der har været med i verdenskrigene, og som er i trang, eller til deres efterladte. Samtidig er prisen nedsat til 12 kr. heftet og 18 kr. i smuk indbinding; ca. halvdelen går til den »Den danske Sømands Fond«.

Ny sømandsskole

Torsdag den 15. september åbnedes statens tredje sømandsskole i Frederikshavn. Afdelingschef *Ove Nielsen*, søfartsministeriet, erklærede i overværelse af 200 gæster skolen for åben og udtrykte ønsket om, at man i fremtiden ville holde de gamle traditioner for øjnene, så den danske sømand stadig kan hævde sig i kraft af mod, pligtfølelse og kammeratskab, parret med fremragende sømandsskab.

Den nye sømandsskole, der er indrettet i det gamle turist- og badhotel udenfor Frederikshavn, har plads til 116 elever, men foreløbig er belægningen kun på 76 mand. Som forstander er udnævnt tidligere undervisningsinspektør *Hindkjær Petersen*, og foreløbig er der ansat fire lærere og en inspektør ved skolen.

Kolding havn

Kolding havn skal udvides for 3,6 mill. kr. Såvel ministeriet for offentlige arbejder som ministeriet for byggeri og boligvæsen har nu givet tilladelse til arbejdets påbegyndelse, hvorefter første etape omgående vil blive sat i gang. Udvidelsen vil give mere kajplads, større svajebassin og vanddybde og en ny lystbådehavn. Arbejdet vil strække sig over 3—4 år.

New Yorks havn

Blandt de fremmede søfartsnationer, hvis skibe anløb New Yorks havn i regnskabsåret 1948-49, var Danmark nr. 4 med 337 skibe. Storbritannien var nr. 1 med 943, derefter fulgte Norge 694 og Holland 346, mens Panama havde 323, Sverige 263, Honduras 115, Italien 57 og Sovjetunionen 5 skibe. I løbet af året lastedes og lossedes 10 millioner tons mere gods end i noget førkrigsår, og 7,336 skibe anløb New Yorks havn, mens 7,839 blev klareret.

Skibsbygningen i Slesvig-Holsten

Til fremme af skibsbygningen i Slesvig-Holsten vil der på landets budget for 1949-50 blive opført et månedligt beløb på 150,000 mark. Pengene vil formentlig blive givet til rederierne som lån.

De store tankskibe

Det første af de kæmpetankskibe, der er bestilt af norske redere, motorskibet *C. J. Hambro*, er nu afleveret fra Furness Shipbuilding Co., West Hartlepool. Skibet, der er bygget til rederiet Erling H. Samuelsen, Oslo, er på 24 900 tons dødvægt og udstyret med en 8500 HK dieselmotor, der giver en fart på fuld last af 14 knob. Skibet er fragtlet af Texas Olie for 5 år.

PERSONALIA

Grønlands styrelse

Efter statsministeriet, Grønlands styrelses indstilling er ved kongelig resolution af 13. september 1949 overstyrmænd *Poul Ludvig Rasmussen* udnævnt til skibsfører af 2. grad under Grønlands styrelse fra 1. september 1949.

Positionsliste pr. 20. september 1949

Dania

Cyril pass. Brunshütel 18.9. p.v.t. Bordeaux. — *Danholm* ank. Bahrein 6.9., derefter Bangkok. — *Danklint* forv. afg. Rouen 21.9. til London, Kbhvn. — *Danvig* afg. New York 16.9. til Puerto Cabello. — *Tovelil* pass. Dover 20.9. p.v.t. Immingham.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 16.9., derefter til Puerto Cabello. — *Brattingsborg* ank. Tyne 20.9., derefter til Middle-

brough. — *Dansborg* afg. Oakland 17.9. til Nagasaki. — *Ellensborg* ank. Gdansk 11.9., derefter til Grangemouth. — *Flynderborg* afg. Barry 20.9. til Gibraltar. — *Frederiksborg* afg. Pugwash 7.9. til Garston. — *Lilleborg* ank. Århus 19.9., derefter til Gdynia. — *Nordborg* ank. Julianehaab 18.9., derefter til Egedesminde. — *Skodsborg* ank. Kbhvn. 11.9., derefter til Gdansk. — *Taarnborg* ank. Zonguldak 8.9. — *Uranienborg* afg. New Orleans 16.9. til Tarafa. — *Ørneborg* ank. Stettin 16.9., derefter til Bolougne.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensborg. — *Bornholm* pass. Cape Town 18.9. p.v.t. Port Gentil. — *Bretagne* afg. Rotterdam 16.9. til Barcelona. — *Grønland* afg. Rotterdam 21.9. til Luleå. — *Halland* afg. Bordeaux 20.9. til La Palmas. — *Irantia* afg. Port Said 9.9. til Fredericia. — *Normandiet* afg. Savona 20.9. til Ceylon. — *Skaane* ank. Mesane 13.9. — *Slesvig* ank. Melbourne 21.9.

D. D. P. A.

Christian Holm forv. ank. La Méde, Frankrig, 20.9., derfra til Kbhvn. og/eller Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 29.9., derfra til Aruba. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 17.9., forv. ank. Fredericia 4.10., derfra til Korsør og Nyborg. — *Scandia* afg. Curacao 12.9., forv. ank. Kbhvn. 2.10., derfra til Kalundborg og Esbjerg.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Holland 24.9. — *Concordia* forv. afg. Ålborg 22.9. til Gdansk. — *Dania* forv. ank. Rotterdam 23.9. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. afg. Gdansk 23.9. til Randers.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kbhvn. 21.9. — *Wm. Th. Malling* ank. Rønne 17.9. — *I. P. Suhr* ank. Stettin 19.9.

D. F. D. S.

Argentina ank. Kbhvn. 19.9., herfra forv. 23.9. til New York/Gulfen/New York. — *Arizona* afg. Antwerpen 11.9. til Genoa, ank. der forv. 21.9. — *Arkansas* ank. Beirut 17.9., derfra forv. 20.9. til Limassol, Casablanca, Madeira, Antwerpen, Hamburg og Danmark. — *Bergenhus* ank. Nakskov 17.9., derfra forv. 22.9. via Århus til London. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 8.9. til New York, ank. der forv. 20.9., derfra til Galveston/Houston/New Orleans/New York. — *Brasilien* ank. Jarrow on Tyne, derfra forv. 22.9. til New Orleans for ordre. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 13.9. — *Colombia* ank. Hampton Roads 18.9., derfra til Baltimore/New York, derfra forv. 22.9. til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Stockholm. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 20.9. til Thorshavn/Reykjavik. — *Frigga* ank. Kbhvn. 19.9., herfra forv. 22.9. via Ålborg til London. — *Garonne* afg. Antwerpen 17.9. til Kbhvn./Svendborg/Sønderborg/Haderslev/Kolding/Vejle. — *Halfdan* afg. Hamburg 20.9. til Antwerpen, derfra ca. 23.9. til Frankrig/Portugal. — *Harald* ank. Kyndby 18.9. — *Hebe* ank. Newcastle 19.9., derfra forv. 22.9. til Kbhvn. — *Hindholm* ank. Manchester 20.9., derfra ca. 30.9. til Kbhvn./Ålborg. — *Hjortholm* ank. London 19.9. — *Hroar* ank. Hull 20.9., derfra ca. 27.9. til Kbhvn. — *Ivar* afg. Leningrad 17.9. til Amsterdam. — *Katholm* afg. Antwerpen 16.9. til Århus/Kbhvn. — *Kentucky* ank. Beckton 17.9., derfra ca. 21.9. til Randers. — *Knud* ank. Amsterdam 17.9., derfra ca. 20./21.9. til Antwerpen, fra Antwerpen ca. 21.9. til Esbjerg/Ålborg/Randers/Odense. — *Lemnos* ank. Antwerpen 17.9., derfra forv. 20.9. til Malta, Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Istanbul. — *Maine* ank. Beirut 19.9., derfra forv. 21./22.9.

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

til Cypern, Iskenderun, Izmir, Karovassi, Istanbul. — *Margrethe* afg. Århus 19.9. til London/Kbhvn. — *Marocco* afg. Ålborg 17.9. til London. — *Melos* afg. Lissabon 17.9. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 22./23.9. — *Oregon* ank. Esbjerg 5.8., derfra 20.9. via Rotterdam til Port Arthur/New Orleans. — *Paraguay* i dok i Frederikshavn, derfra forv. 22.9. til Esbjerg for at laste til Buenos Aires. — *Rhodos* ank. Marseille 20.9., derfra forv. 20.9. til Valencia, Palma de Mallorca, Cartagena, Malaga, Algeciras, Cadiz og Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 18.9., herfra forv. 22.9. til Ålborg/Newcastle. — *Samos* ank. Antwerpen 19.9., derfra forv. 23.9. til Lissabon, Casablanca, Tanger, Nemours, Oran, Algier, Tunis, Italien og Marseille. — *Skjold* afg. Dunkirk 16.9. til Oporto, Lissabon, fra Lissabon ca. 30.9. til Frankrig/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Svanholm* ank. Liverpool 17.9., derfra ca. 21.9. til Kbhvn./Århus. — *Texas* afg. Dunkirk 18.9. til Malta, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul og Saloniki, ventes til Malta ca. 26.9. — *Thyra* afg. Esbjerg 17.9. til London/Esbjerg/London. — *Tomsk* afg. Bordeaux 19.9. til La Pallice, derfra ca. 20.9. til Havre/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Tula* ank. Antwerpen 20.9., derfra ca. 23.9. til Kbhvn. — *Tunis* afg. London 19.9. til Kbhvn., fra Kbhvn. forv. 22.9. via Århus til London. — *Tyr* ank. Esbjerg 11.9. — *Uffe* ank. Kbhvn. 16.9., herfra ca. 21.9. til Århus/Randers. — *Uruguay* afg. Kbhvn.s Red 16.9. via Las Palmas til Santos/Bahia for at laste til Danmark. — *Venezuela* ank. New Orleans 19.9., derfra til Hampton Roads/Baltimore/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Halmstad.

Helmdal

Axel Carl ank. Veraval 20.9. — *Hans P. Carl* afg. Tuliocorin 9.9. til Vizagapatam. — *Martin Carl* ank. Sunderland 14.9. — *Poul Carl* ank. Vanicoro 20.9.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Middlesbrough 22.9. til Hamborg. — *Jens Toft* ank. Constanza 18.9., derefter Istanbul. — *Karen Toft* rep. Helsingør. — *Maria Toft* afg. Gdynia 21.9. til Rouen.

J. Lauritzen

African Reefer afg. Merca 19.9. til Genoa. — *Anna Dan* forv. afg. Rouen 20.9. til Hull, derefter Nørre Sundby. — *Argentinean Reefer* afg. Esbjerg 13.9. til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 17.9. til Rio de Janeiro, derefter Buenos Aires. — *Gerda Dan* ank. New York 16.9. — *Gladys Dan* afg. Arica 17.9. sydg. — *Hedda Dan* afg. Rostock 20.9. til Tolkis. — *Indian Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 25.9., derefter Buenos Aires. — *Jelva Dan* forv. afg. Raumo 20.9. til Kotka, derefter Calais og Rouen. — *Jutta Dan* pass. Kbhvn. 19.9. på vej til Preston, derefter Kbhvn./Grønland. — *Kamma Dan* ank. New York 18.9. — *Katja Dan* forv. afg. Raumo 21.9. til Greenhithe. — *Laila Dan* forv. afg. New York 20.9. til Chile. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 20.9. på vej til Bristol/Cardiff, derefter Rotterdam. — *Lilian Dan* ank. Toppila 19.9., derefter Næstved og Odense. — *Linda Dan* ank. Mäntyluoto 20.9., derefter Kotka og Spjutsund/St. Louis du Rhone. — *Leena Dan* ank. Tocopilla 16.9., nordg. — *Lotta Dan* forv. udlosset Liverpool 26./27.9. — *Maria Dan* forv. ank. Kbhvn. 21./22.9., derefter Grønland. — *Marna Dan* pass. Panamakanaalen 15.9., sydg. — *Ninna Dan* pass. Kbhvn. 19.9. til Mostyn Quay, derefter Liverpool. — *Paula Dan* pass. Panamakanaalen 19.9. — *Randa Dan* forv. afg. Oran 21.9. til Algier. — *Selma Dan* forv. afg. Bathurst N.B. 20.9. til Chandler Wharf P.Q., derefter Themsen. — *Stina Dan* forv. ank. Rochester 22.9., derefter Toppila. — *Ulla Dan* forv. afg. Mäntyluoto 20.9. til Larne og Preston via Kbhvn. for bunkers.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 18.9., derefter Christmas Island. — *Tureby* laster Portland (Ore.) og Longview til Dublin og Cork. — *Vedby* undervejs Christmas Island/Fremantle, derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn forv. ank. Marseille 22.9. — *Astrid* afg. Luleå 19.9. til Hamborg. — *Birte* ank. Frederikshaab 19.9., derefter Holsteinsborg. — *Chr. Sass* ank. Pointe Noire 16.9., derefter Duala. — *Clara* forv. ank. Næstved 21.9. — *Stal* afg. Luleå 20.9. til Stettin.

Norden

Norden afg. New Orleans 27.8. til Cape Town, Port Elisabeth. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ål-

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: *Vinkeco* **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

borg. — *Nordkyn* afg. Cairns 27.8. til UK. — *Nordpol* afg. Dakar 20.9. til Konakry eller Freetown. — *Nordvest* afg. Aden 19.9. til Port Said, Marseille o. v.

Orient

Astoria afg. Nauru 14.9. til Auckland. — *Westralia* ank. East London 19.9.

Pacific

London afg. Curacao 17.9. til New York. — *Oslo* forv. afg. Sunderland 23.9. til Gdynia, Zonguldak. — *Paris* afg. Sfax 19.9. til Tonny Charente.

Progress

Absalon ank. Århus 18.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Methil 17.9. — *Ellen Nielsen* afg. Cypern 18.9. — *Hugo Nielsen* afg. Cypern 17.9. — *Fylla* afg. Hamburg 19.9. — *Henry Tegner* ank. Hull 20.9. — *Karen* ank. Gdynia 19.9. — *Margrethe* ank. Livorno 15.9. — *Marianne* ank. Cardiff 17.9. — *Marx* afg. Svendborg 19.9. — *Polly* ank. Stettin 15.9. — *Rigmor* ank. Rouen 19.9. — *Sophie* afg. Hamina 15.9. — *Thyra* ank. Middlesbrough 20.9.

Torm

Herdis ank. Manila 17.9. — *Olga S.* forv. ank. Helsingør 21.9. — *Gerd* forv. afg. Santos 21.9. til Rio de Janeiro. — *Tekla* afg. Messina 10.9. til New York. — *Agnete* forv. afg. Trinidad 21.9. til Cabedelo. — *Kirsten* ank. New York 17.9., derefter Boston. — *Gertrud* ank. Callao 12.9., derefter Buenos Aires. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* ank. Buenos Aires 19.9., derefter Montevideo. — *Thyra S.* ank. Baltimore 31.8., derefter New York. — *Gyda* ank. Amsterdam 19.9., derefter Antwerpen. — *Anne* forv. afg. Calais 20.9. til Fowey. — *Hilde* ank. Helsingør 19.9. — *Aslaug* forv. afg. Næstved 21.9. til Horsens. — *Gudrun* forv. afg. East Hartlepool 20.9. til Århus. — *Alice* forv. afg. Gdansk 20.9. til Ronne. — *Gunhild* forv. afg. Kralingscheveer 21.9. til Wismar.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Antwerpen 16.9. til Nice. — *Otto Petersen* ank. Archangelsk 11.9. — *P. N. Damm* afg. Kbhvn. 20.9. til Toppila. — *Svend Pii* ank. Onega 18.9.

Ø. K.

Annam ank. Adelaide 13.9., derefter Melbourne og Sydney. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* afg. Singapore 18.9., derefter Bangkok. — *Blankvann* afg. Beyrouth til Antwerpen og Hamburg. — *Danholm* ank. Bahrein 7.9., derefter Bangkok. — *Erriu* pass. Bishop Rock 10.9. til St. Thomas og Panamakanal. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 18.9. til New York. — *Fernmoor* afg. Bombay 16.9., derefter Madras og Calcutta. — *Fionia* ank. Kbhvn. 14.9. — *India* ank. New Orleans 9.9., derefter Dublin og Liverpool. — *Java* pass. Perin 18.9. til Aden og Port Said. — *Jutlandia* ank. Cape Race 19.9. til Kbhvn. — *Kambodia* afg. Aden, derefter Singapore og Bangkok. — *Kina* afg. Fremantle 16.9. til Melbourne og Burnie. — *Korea* ank. Kbh. 12.9., derefter Ålborg og Göteborg. — *Lalandia* rep. i Nakskov. — *Malacca* ank. Moss 16.9., derefter Göteborg og Århus. — *Malaya* afg. Penang 18.9., derefter Madras og Colombo. — *Manchuria* ank. Saigon 19.9., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Meonia* pass. Gibraltar 17.9., derefter Genoa og Port Said. — *Mongolia* ank. Colombo 18.9., derefter Bombay og Aden. — *Morelia* ank. Hongkong 19.9., derefter Kobe og Yokohama. — *Nikobar* pass. Tsugaru Strædet 18.9. til Hongkong og Manila. — *Selandia* afg. Saigon 19.9., derefter Bangkok. — *Serampore* afg. Cristobal til Los Angeles. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta og Vizagapatam. — *St. Jan* afg. Rangoon 18.9., derefter Calcutta og Chittagong. — *St. Thomas* pass. Messina 20.9., derefter Port Said. — *Tahsis* ank. Cebu 19.9., derefter philippinske havne. — *Tantara* afg. Cebu 31.8. til Los Angeles og San Francisco. — *Tranquebar* afg. Port Said 19.9. til Genoa og London.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiven af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE. Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spilledampturbiner. — 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. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

REDERI OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s**

HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrett:re
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 15. September 1949.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
90.....	1577.	144.....	1589.
100.....	1570, 1572.	180.....	1557, 1570.
102.....	1570, 1572.	185.....	1557, 1559, 1560, 1562, 1567, 1589.
103.....	1570, 1572.	186.....	1556, 1557, 1559.
125.....	1570.	200.....	1555.
126.....	1557.	Rutekort...	1589.
140.....	1567, 1589.		
142.....	1567, 1589.		

Med dette nummer følger:

Rutemeddelelse Nr. 369 (Oversigt).

— — 370 (rute 28 a).

Corrections to Nemedri (ending 27. August 1949).

Rutemeddelelserne Nr. 305 og 366 udgår.

I. Østersøen.

1554. Sverige S.-kyst. Hanöbukten. Listershuvud fyr genopført og tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1394 1949.

Position. c. 56° 02' N. 14° 47' E.

Detaller. Listershuvud fyr er genopført og tændt. Lysstyrken er indtil videre noget nedsat.

(U. f. s. Nr. 38/2003. Stockholm 1949.)

1555. Polen. Danzig Bugt. Stegna (Steegen). Fiskerfyr tændt.

Position. 54° 20' 54" N. 19° 06' 48" E., c. 1,3 sm 339° fra Stegna kirke.

Detaller. På ovennævnte plads er der tændt et fiskerfyr, der viser rødt et-blink hver 2^s, blink 0,5^s, mørke 1,5^s. Flammens højde: 15 m. Synsvidde: 3 sm. 7,8 m høj jerngittermast.

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 69/16 og 115/27. Gdynia 1949.)

1556. Tyskland. Staberhuk ENE. Vrag.

Position. 54° 27' 50" N. 11° 32' 32" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrag, over hvilket mindste dybde er 13,2 m.

Kort Nr. 186.

(U. f. s. Nr. 26/1466. Stockholm 1949.)

1557. Tyskland. Heiligenhafen. Redningsstation nedlagt.

Position. 54° 22' 30" N. 10° 59' 21" E.

Detaller. Heiligenhafen redningsstation er nedlagt.

Kort Nr. 185, 186, 126 og 180.

Publikationer. Danske Lods I, side 84 og 86. Danske Lods III, side 254.

(N. f. S. Nr. 35/2326. Hamburg 1949.)

1558. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Putlos skydeområde. Sejladforbud ophævet. Skydeøvelser afsluttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1428 1949 udgår.

Position. c. 54° 20' N. 10° 50' E.

Detaller. De i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede skydeøvelser er afsluttet. Forbudet mod besejling af det midlertidigt udvidede skydeområde ved Putlos og af de minestrogne ruter 7 og 10 er atter ophævet.

(N. f. S. Nr. 35/2392. Hamburg 1949.)

1559. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Rute 7. Vrag forgæves eftersøgt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/416 1949.

Position. c. 54° 26',1 N. 10° 41',3 E.

Detaller. Vraget af R. 118 på ovennævnte plads har forgæves været eftersøgt.

Kort Nr. 185 og 186.

(U. f. s. Nr. 26/1467. Stockholm 1949.)

1560. Tyskland. Kieler Bugt. Oplysning om vrag.

1. *Position.* 54° 33' 58" N. 10° 38' 16" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrag, over hvilket mindste dybde er 9,2 m.

2. *Position.* 54° 34' 06" N. 10° 38' 27" E.

Detaller. Vraget, der i kortet er angivet at ligge på ovennævnte plads, findes ikke.

Kort Nr. 185.

(U. f. s. Nr. 26/1468. Stockholm 1949.)

1561. Tyskland. Kiel havn. Vrag fjernet.

Position. 54° 19' 24" N. 10° 09' 32" E., ud for Deutsche Werken.

Detaller. Vraget af dokken på ovennævnte plads er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(N. f. S. Nr. 35/2328. Hamburg 1949.)

1562. Tyskland. Gabels Flak W. Vrag afmærket.

Position. 54° 31' 45" N. 10° 18' 34" E.

Detaller. Et vrag, der er sunket på ovennævnte plads, og over hvilket mindste dybde er 4,8 m, er afmærket med en grønmalet vraglystønde (spidstønde), der er forsynet med

W.-topbetegnelse, og som viser grønt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.

Kort Nr. 185.

(U. f. s. Nr. 26/1469. Stockholm 1949.)

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

1563. Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser om natten. Advarsel.

Tidspunkt. 16. September 1949 fra Kl. 1930—0200 (d. 17. September).

Positioner. a) $55^{\circ} 44',1$ N. $12^{\circ} 42'$ E. c) $55^{\circ} 42',9$ N. $12^{\circ} 48'$ E.

b) $55^{\circ} 44',5$ N. $12^{\circ} 44',5$ E. d) $55^{\circ} 42',2$ N. $12^{\circ} 44',1$ E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum vil der fra Flakfort blive afholdt skydeøvelser med kanon. Det farlige område begrænses af en linie gennem ovennævnte punkter a, b, c og d. Sikkerhedshøjde: 280 m.

30 minutter før skydningens begyndelse og under skydningen vil der til vejledning for skibe og fartøjer, der passerer gennem det omhandlede farvandsafsnit, fra Flakfort blive vist 3 røde lys lodret for hverandre.

Skibe og fartøjer advares mod at tage ophold inden for det farlige område i ovennævnte tidsrum. Skydningen vil blive standset for skibe, der passerer det farlige område.

(Mærneministeriet, 9. September 1949.)

1564. Danmark. Sundet. Middelgrunden. Vrag nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1470 1949.

Position. c. $55^{\circ} 42',3$ N. $12^{\circ} 40',5$ E.

Detaller. Vraget af luftfartøjet *Torlak Viking* er nedsprængt til en mindste dybde over vragesterne af 4 m.

(Inspektionsskibet *Løvenørn*, 6. September 1949.)

1565. Danmark. Sundet. Dragør Fort. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 16. og 19. September 1949, hver dag Kl. 0700—1400.

Positioner. 1. $55^{\circ} 35',3$ N. $12^{\circ} 41',0$ E. (Dragør Fort).

2. $55^{\circ} 33',0$ N. $12^{\circ} 52',3$ E.

3. $55^{\circ} 28',4$ N. $12^{\circ} 42',6$ E.

4. $55^{\circ} 31',3$ N. $12^{\circ} 31',1$ E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes fra Dragør Fort skydeøvelser med kanon inden for et område, der begrænses af en linie gennem punkterne 1, 2, 3 og 4. Sikkerhedsafstand fra fortet: 11 000 m. Sikkerhedshøjde: 1450 m. Der skydes ikke imellem pejlingerne 150° og 170° fra Dragør Fort.

30 minutter før skydningens begyndelse og under skydningen vil der til vejledning for skibe og fartøjer, der passerer gennem det omhandlede farvandsafsnit, blive vist følgende signaler fra signalmasten på Dragør Fort og på Middelgrunds Fort:

En cylinder, en kugle og en kugle, vist lodret for hverandre, den førstnævnte figur overst, samt på modsat raanok en kugle.

På signalmasten på Dragør Fort vises endvidere under skydningen international talstander 7, hejst helt for.

Skibe og Fartøjer advares mod at tage ophold inden for det farlige område inden for de ovennævnte tidspunkter. Skydningen vil blive standset for skibe, der passerer det farlige område.

(Chefen for Dragør Fort, 7. September 1949.)

1566. Sverige. Sundet. Mölle. Toldekspedition inddrages.

Position. Mölle: c. $56^{\circ} 17'$ N. $12^{\circ} 30'$ E.

Detaller. Toldekspeditionen i Mölle, der er beliggende inden for Hälsingborg tolddistrikt, inddrages med udgangen af September måned 1949.

(U. f. s. Nr. 36/2011. Stockholm 1949.)

1567. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Vrag nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1320 1943.

Position. c. $54^{\circ} 58',1$ N. $11^{\circ} 01',6$ E.

Detaller. Vraget af tysk forpostskib *Richardt Ohlrogge* er nedsprængt til i flugt med havbunden. Mindste dybde på stedet er 14,6 m.

Kort Nr. 142, 140 og 185.

(Inspektionsskibet *Furos*, 8. September 1949.)

1568. (P). Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S. Nyt fyr tændes.*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1158 1949.*Position.* Fredericia: c. 55° 33',6 N. 9° 45',5 E.*Detaller.* På den NW-lige sænkekasse til den S. for Fredericia Kastelshavn under opførelse værende anlægsbro for tankskibe vil blive anbragt et fyr, der viser grønt hurtigblink.*Publikationer.* Danske Lods III, side 116. Havnelods, side 88. Fyrfort. Nr. 558 A.

(Marineministeriet, 6. September 1949.)

1569. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Vrag.*Positioner.* a) 54° 50' 00" N. 9° 29' 51" E.

b) 54° 50' 00" N. 9° 29' 52" E.

Detaller. På ovennævnte to pladser findes vrage af 2 undervandsbåde nedsunket i mudderet.

(N. f. S. Nr. 35/2399. Hamburg 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1570. Danmark. Kattegat. Kattegat SW. fyrskib genudlagt. Reservefyrskib indtaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1516 1949.*Position.* c. 56° 06',0 N. 11° 09',0 E.*Detaller.* Under henvisning til ovennævnte tidligere E. f. S. meddeles, at Kattegat SW. ordinære fyrskib atter er udlagt på station. Reservefyrskibet er inddraget.*Kort* Nr. 103, 102, 125, 100 og 180.

(Marineministeriet, 9. September 1949.)

1571. Danmark. Kattegat. Fyn N. Rute 25 og 27. Minestrøget område.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/919 1949.

<i>Positioner.</i> 1. 55° 42',7 N. 10° 08',7 E.	9. 55° 38',4 N. 10° 18',8 E.
2. 55° 43',5 N. 10° 14',0 E.	10. 55° 39',5 N. 10° 18',2 E.
3. 55° 43',5 N. 10° 21',2 E.	11. 55° 38',6 N. 10° 12',6 E.
4. 55° 44',3 N. 10° 26',3 E.	12. 55° 39',5 N. 10° 12',1 E.
5. 55° 44',5 N. 10° 29',5 E.	13. 55° 39',3 N. 10° 11',4 E.
6. 55° 33',3 N. 10° 33',0 E.	14. 55° 39',8 N. 10° 11',1 E.
7. 55° 36',6 N. 10° 28',7 E.	15. 55° 40',7 N. 10° 09',8 E.
8. 55° 38',7 N. 10° 21',4 E.	

Detaller. Området inden for en linie gennem ovennævnte punkter er minestrøget og frigivet for skibsfarten.

(Marineministeriet, 12. September 1949.)

1572. Danmark. Kattegat. Fornæs SE. Vrag nedsprængt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/530 1948.*Position.* 56° 20' 01" N. 11° 07' 11" E.*Detaller.* Vraget af motorgalease *Poseidon* er nedsprængt til i flugt med havbunden.*Kort* Nr. 102, 103 og 100.

(Grenaa lodseri, 8. September 1949.)

1573. Danmark. Kattegat. Anholt havn. Motorredningsbåd atter på station.*Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1248 1949 udgår.*Position.* Anholt havn: c. 56° 42',9 N. 11° 30',7 E.

(Redningsvæsenet, 10. September 1949.)

1574. Sverige. Skagerrak. Strömstad fyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1265 1949 udgår.*Position.* c. 58° 56' N. 11° 09' E.

(U. f. s. Nr. 36/2014. Stockholm 1949.)

1575. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Ildjernsflu fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1200 1949 udgår.*Position.* c. 59° 51',3 N. 10° 38',3 E.*Detaller.* Ildjernsflu fyrskib er atter udlagt på station. Den midlertidigt udlagte lystønde er inddraget.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1576. Norge. Øst-Finmark. Vardø fyr. Oplysning om fyrkarakter.***Position.* c. 70° 23',4 N. 31° 10',1 E.*Detaller.* Vardø fyr viser nu hvidt et-blink hver 30^s.

(E. f. S. Nr. 16/791. Oslo 1949.)

1577. Norge. Sør-Trøndelag. Smøla. Skalmen fyr forandret.*Position.* c. 63° 28',3 N. 7° 45',8 E.*Detaller.* Skalmen fyr er forandret og viser nu hvidt et-blink hver 10^s.*Kort* Nr. 90.

(E. f. S. Nr. 16/788. Oslo 1949.)

1578. Norge. Sogn og Fjordane. Buelandet. Sandøy fyr forandret.*Position.* c. 61° 17',7 N. 4° 35',9 E.*Detaller.* Sandøy fyr viser nu hvidt, rødt og grønt et-blink hver 5^s, blink 1^s, mørke 4^s. Synsviddien er 14,9 sm for hvidt, 12,8 sm for rødt og 10,9 sm for grønt lys. I øvrigt er fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/787. Oslo 1949.)

1579. Norge. Vest-Agder. Fareområde. Skyde- og bombeøvelser.*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1492 1949.*Positioner.* 1. 58° 00' N. 6° 30' E.

2. 58° 00' N. 6° 50' E.

3. 58° 08' N. 6° 47' E.

4. 58° 20' N. 6° 27' E.

5. 58° 16' N. 6° 13' E.

Detaller. Ved Lista er oprettet et militært øvelsesområde. Fareområdet begrænses af en linie gennem ovennævnte punkter 1, 2, 3, 4 og 5. Sikkerhedshøjde: 4500 m. Øvelserne finder sted alle hverdage Kl. 0700—1700, når vejrforholdene tillader det.

(E. f. S. Nr. 16/784. Oslo 1949.)

1580. England E.-kyst. Ramsgate E. Oplysning om vrug.1. *Position.* c. 51° 19' 38" N. 1° 37' 30" E.*Detaller.* På ovennævnte plads findes et vrug, over hvilket mindste dybde er 14,0 m.2. *Position.* c. 51° 20' 00" N. 1° 36' 00" E.*Detaller.* Vruget, der var angivet at ligge på ovennævnte position, findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1852. London 1949.)

1581. England E.-kyst. Themsen indsejling. Horse Channel. Vrug fjernet. Vrugtønde inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1526 1949.*Position.* c. 51° 24' 25" N. 1° 11' 20" E.*Detaller.* Vruget på ovennævnte plads er fjernet. Den grønne spidstønde ved vruget er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1846. London 1949.)

1582. England E.-kyst. Themsen indsejling. West Swin. Kentish Knock S. Vrug.1. *Position.* 51° 33' 38" N. 1° 01' 55" E.*Detaller.* På ovennævnte plads findes et vrug, over hvilket mindste dybde er 14,0 m.

2. *Position.* $51^{\circ} 30' 38''$ N. $1^{\circ} 34' 42''$ E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage, over hvilket mindste dybde er 14,3 m. Vraget, der var angivet at ligge c. 1,4 sm W. for ovennævnte vrage, eksisterer ikke.
(N. t. M. Nr. 1851. London 1949.)

1583. (T). England E.-kyst. Themsen indsejling. East Swin—Willet. Opmålingsmærker udlagt.

Positioner. a) $51^{\circ} 46' 10''$ N. $1^{\circ} 13' 42''$ E.
b) $51^{\circ} 52' 18''$ N. $1^{\circ} 30' 30''$ E.
c) $51^{\circ} 46' 54''$ N. $1^{\circ} 26' 24''$ E.

Detaller. Båketønder uden fyrbelysning er på grund af opmålingsarbejder udlagt på linier mellem ovennævnte positioner a) og b) og mellem b) og c).
(N. t. M. Nr. 1886. London 1949.)

1584. England E.-kyst. Dunwich Bank E. Vrage.

1. *Position.* c. $52^{\circ} 16' 20''$ N. $1^{\circ} 44' 25''$ E.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 13,1 m, findes på ovennævnte plads.

2. *Position.* c. $52^{\circ} 15' 50''$ N. $1^{\circ} 43' 25''$ E.

Detaller. Vraget, der var angivet at ligge på ovennævnte, omtrentlige plads, eksisterer ikke.
(N. t. M. Nr. 1883. London 1949.)

1585. (T). England E.-kyst. Smiths Knoll. Kløkketønde ombyttes midlertidigt med lys- og kløkketønde.

Tidspunkt. c. 1. Oktober 1949.

Position. c. $52^{\circ} 52' 10''$ N. $2^{\circ} 15' 30''$ E.

Detaller. Smiths Knoll kløkketønde vil midlertidigt blive ombyttet med en sortmalet lys- og kløkketønde (spidstønde), der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m.
(N. t. M. Nr. 1843. London 1949.)

1586. England E.-kyst. Sheringham Shoal NE. Vrage.

Position. $53^{\circ} 05' 45''$ N. $1^{\circ} 22' 15''$ E.

Detaller. Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrage er forøget fra 10,4 m til 14,0 m.
(N. t. M. Nr. 1883. London 1949.)

1587. England E.-kyst. Humber anduvning. Oplysning om dybde over vrage. Vraglystønde inddraget.

Position. c. $53^{\circ} 33' 15''$ N. $0^{\circ} 24' 25''$ E.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrage er forøget fra 6,4 m til 13,4 m. Vraglystønden, der var udlagt tæt N. for vraget, er inddraget.
(N. t. M. Nr. 1877. London 1949.)

1588. England E.-kyst. Humber Floden. Lys- og klokkeflåde flyttet.

Position. Hessle kirke: c. $53^{\circ} 43' 25''$ N. $0^{\circ} 26' 05''$ W.

Detaller. No. 1 lys- og klokkeflåde er flyttet c. 0,35 sm mod W. og ligger nu 1370 m 147° fra Hessle kirke.
(N. t. M. Nr. 1858. London 1949.)

(Se tillæg.)

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.
T

England:

Supplement No. 1 to Channel Pilot, Part I.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1589. Danmark. Store-Bælt. Spodsbjerg—Nakskov. Rute 28 a. Somarker ombyttet.
Tidligere E. f. S. Nr. 32/1390 1949.

Positioner. Pkt. 2: c. $54^{\circ} 55',5$ N. $10^{\circ} 51',3$ E.
— 4: c. $54^{\circ} 54',2$ N. $10^{\circ} 53',3$ E.
— 5: c. $54^{\circ} 53',0$ N. $10^{\circ} 54',9$ E.

Detaller. De røde spidstønder med stage i punkterne 2, 4 og 5 i rute 28 a er ombyttet med røde spirstønder (uden lys), mærket henholdsvis 2, 4 og 5.

Kort Nr. 144, 142, 140, 185 og rutekort.

(Marineministeriet, 10. September 1949.)

1590. Nordsoen. Humber—Elben rute. Pit lys- og fløjtetønde genudlagt. Udseende forandret.

Position. $54^{\circ} 18' 45''$ N. $4^{\circ} 29' 45''$ E.

Detaller. Pit lys- og fløjtetønde, der midlertidigt har været ombyttet med en lystønde, er atter udlagt på station. Lys- og fløjtetønden er nu rød- og hvidmalet. Fyrkarakter er uforandret.

(N. f. S. Nr. 35/2403. Hamburg 1949.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1591. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Nordmandshage S. Bjærgning af vrug påbegyndes. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1546 1949.

Position. $56^{\circ} 58'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 21'$ ($10''$) E.

Detaller. Lørdag den 17. September 1949 påbegyndes bjærgningen af den umiddelbart N. for den gravede rende over Hals Barre sunkne uddybningsmaskine *Vulcanus*. Skibsfarten bør udvise forsigtighed ved passage af ulykkesstedet.

(Marinoministeriet, 13. September 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1592. (T). Danmark. Gravet rende over Graadyb Barre. Oplysning om tilsanding.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1408 1949 udgår.

Positioner. a) Graadyb Barre hvide 3-kost, mærket *A*: $55^{\circ} 26'$ ($08''$) N. $8^{\circ} 15'$ ($11''$) E.
b) Graadyb Barre lystønde, mærket *III*: $55^{\circ} 26'$ ($51''$) N. $8^{\circ} 17'$ ($14''$) E.

Detaller. På grund af tilsanding er der i den gravede rende over Graadyb Barre for tiden mindre dybde end anført i kortet. Dybdeforringelsen optræder som nedenfor anført. Dybderne er angivet til middelspringtids lavvande.

I. *Rendens NW.-side* (normal dybde: 6,2 m):

Fra c. 340 m SW. for position a) til c. 60 m SE. for position a) er dybden ved kanten af renden aftaget til 6,1—5,4 m. 6,2 m kurven har her skudt sig indtil 15 m ud i sejløbet.

II. *Rendens SE.-side* (normal dybde: 6,2 m):

Fra c. 680 m SW. t. W. for position b) til c. 65 m SW. t. S. for position b) er dybden ved kanten af renden aftaget til 6,1—4,7 m. 6,2 m kurven har her skudt sig indtil 40 m ud i sejløbet.

(Vandbygningsvæsenet, 13. September 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 35, dated 27th August, 1949.

(Last Corrections: Weekly Edition No. 34, dated 20th August, 1949.)

Volume I.

<i>Correction</i>		<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>	
1534	9	BORKUM Route. Amend colour of JE 3, JE 9, JE 10 and JE 11 Buoys to read:— <i>R.W.V.S.</i>
1535	10	ELBE—WESER Route. Amend colour of JE 13 and JE 14 Buoys to read:— <i>R.W.V.S.</i>
1536	13	PE Route. Amend colour of JE 3 Buoy to read:— <i>R.W.V.S.</i>
1537	16	DEN HELDER Main Approach. Position (i). Add to description of TX 4 Buoy:— <i>Bell.</i>
1538	22	WILHELMSHAVEN Approach. Amend colour of JE 13 Buoy to read:— <i>R.W.V.S.</i>

Volume II.

NIL.

(Rutemeddelelse Nr. 366 udgår).

**Oversigt over gældende rutemeddelelser og rettelsesblade den
15. september 1949.**

	Rutemed- delelse Nr.	Rettelses- blad Nr.	Rutens forløb
Oversigt	369		
Forholdsregler	1		
Rute 1	269	167	Kiel fyrsk.—Femer Bælt—Møn SE.
— 2	285		Gedser.
— 3	286		Travemünde.
— 4	367		Neustadt.
— 6	289		Lübeck Bugt—rute 1.
— 7	278		Rute 1—Femer Sund—rute 6.
— 8	290		Kiel fyrsk.—Flensburg (Lille-Bælt).
— 9	279		Eckernförde.
— 9 a	291		Bülk fyr NE.—Stollergrund Rende—rute 9.
— 10	292		W. om Femern.
— 25	270	172	Østersøen—Lille-Bælt—Farv. N. f. Fyn— Røsnæs SW.
— 25 a	293		Kolding.
— 25 b	294		Vejle.
— 25 c	295		Horsens.
— 25 d	364		E. om Samsø.
— 25 e	297		Endelave.
— 25 f	298		Aarø sund.
— 25 g	299		S. om Ærø.
— 25 h	300		Aarø sund N.
— 26	301		Lille-Bælt—Aabenraa og Als Sund—Flens- borg Fjord.
— 27	302	157	Odense—E. om Tunø—Aarhus.
— 27 a	303		Samsø NW.
— 27 b	304		Fyns Hoved N.
— 27 c	365		Maarup havn.
— 28	271	168	Østersøen—Store-Bælt—Kattegat Vester- rende—Anholt NW. t. W.
— 28 a	370		Spodsbjerg—Nakskov.
— 28 b	306		Korsør—Nyborg.
— 28 c	307		Kalundborg.
— 28 d	308	154	Sejerø NW.—Aarhus.
— 28 f	309		Sejerø.
— 28 h	310		Grenaa.
— 28 i	311		Store-Bælt Vesterrende.
— 28 j	312	155	W. om Hjelm.
— 28 k	274		Grenaa anduvning—Hesselø SW.
— 28 l	313	156	Kattegat SW. fyrsk.—rute 28 d.
— 28 m	314		Korsør—Lohals.
— 28 n	315		Anholt.
— 28 o	316		Skælskør og Agersø havn.
— 32	272	164	Østersøen—Sundet—Kattegat S. fyrsk.

	Rutemed- delelse Nr.	Rettelses- blad Nr.	Rutens-forløb
Rute 32 a	319		Rute 32—rute 51 (Trelleborg).
— 32 b	320		Køge.
— 32 e	321		Kongedybet.
— 32 f	322		Fuborg havn. Kalkbrænderihavn. Stubbe- løb.
— 32 g	323	173	København—Malmö.
— 32 h	324		Helsingør—Hälsingborg.
— 32 i	281		Stevns fyr NE.—Sorte Rende.
— 32 k	325		S. om Møn.
— 32 l	326		Stevns—Møn.
— 34	273	149	Kattegat SW. fyrsk.—Kattegat S. fyrsk.
— 35	287	160	Aalborg Bugt fyrsk.—Skagens Rev.
— 35 a	327		Aalborg Bugt fyrsk.—Randers.
— 35 b	328		Mariager og Hobro.
— 35 c	317	163	Gerrild N.
— 36	329		Kattegat S. fyrsk.—Aalborg Bugt fyrsk.
— 38	318		Aalborg—Morups Tånge.
— 39	330	170	Frederikshavn—Læsø N. fyrsk.
— 44	275		Østersøen—Grønsund—Smaalandsfarv.— Omø Sund—Store-Bælt—Kobberdyb— rute 45.
— 44 a	332		Masnedsund havne.
— 44 b	333		Nykøbing p. Falster.
— 44 c	334		Karrebæksminde (Næstved).
— 44 d	335		Bandholm og Saksøbing.
— 44 e	336		Fejø og Femø.
— 44 f	337		Askø.
— 44 g	338		Knudshoved S. (Smaalandsfarvandet).
— 44 h	339		Omø havn.
— 45	340	161	Nyborg Fjord—Farv. S. f. Fyn—Lille-Bælt.
— 45 a	341		Lundeborg—Lohals.
— 45 b	267		Thurø Rev—Rudkøbing Løb—Mørkedyb— Mømmark.
— 45 c	342		Svendborg Sund E.—Rudkøbing Løb N.
— 45 d	268		Svendborg Sund—Højstene Løb—Mølle- gab (Ærøskøbing).
— 45 e	343		Lyø.
— 45 f	344		Ærøskøbing.
— 45 g	345		Avernakø W.—Søby.
— 46	346		Hesselø SSE.—Holbæk.
— 46 a	347		Frederikssund.
— 46 b	348		Nykøbing p. Sjælland.
— 46 c	349		Kyndby havn.
— 46 d	350		Hundested—Rørvig.
— 48	351		Kattegat S. fyrsk.—Kattegat Østerrende —Læsø N. fyrsk.
— 51	352		Trelleborg.
— 54	266		Bornholm SW.
— 55	353		Rute 1, pkt. 14—frit. farvand i retning Sandhammaren.
— 70	354		Tyborøn W.
Ringkøbing	355		Frit farvand — Hvide Sande.

	Rutemed- delelse Nr.	Rettelses- blad Nr.	Rutens forløb
Esbjerg	361	171	Esbjerg—frit farvand.
Sejlad v. Bornholm .	284		
Svensk rute: Malmö)	363		Malmö—Drogden—Falsterbo Rev W. og S.
— Trelleborg			— Trelleborg red.
Danzig og Gdynia . .	277	176	Gdynia og Danzig.
Stolpmünde (Ustka))			
W. og Stolpmünde)	276		Frit farvand—Stolpmünde.
(Ustka) E.			
Kolberg	362		Frit farvand—Kolberg.
Swinemünde E.	356	175	Frit farvand—Swinemünde.
Swinemünde W. . .	357	166	Sassnitz N. og E. rute—Swinemünde E. rute.
Sassnitz N.	368		Frit farvand—Sassnitz.
Sassnitz E.	358		Frit farvand—Sassnitz N. rute.
Warnemünde	282	147	Rute 1—Warnemünde.
Wismar	360		Ruterne 3 og 6—Wismar.

Rute 28 a.

Spodsbjerg—Nakskov.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.

Punkterne 1—5 angiver rutens S.-side; der skal holdes 100 m N. om afmærkningen på denne strækning. Endvidere skal der holdes 100 m S. om lys- og klokketønden i pkt. 6 og 100 m N. om vageren i pkt. 7.

Punkt	Position		Afmærkningens art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.
	N. Br.	E. Lgd.					
1	Spodsbjerg havn, dampskibsbroen.						
2	54° 55',5	10° 51',3	Spirtd.	r.	2		
3	54° 54',9	10° 51',9	Lysspirtd.	r. med gul top.	6	Hvidt et-blink hver 6 ^s .	Skæringspunkt med rute 28.
4	54° 54',2	10° 53',3	Spirtd.	r.	4		
5	54° 53',0	10° 54',9	Spirtd.	r.	5		
6	54° 51',9	10° 56',5	Lys- og klttd.	r.	6	Hvidt gp.-blk., to- blk. hver 10 ^s .	
7	54° 51',1	10° 58',6	Stage m. 1 opadv. kost.	r.			
Herfra følges normal afmærkning gennem renden til Nakskov havn.							

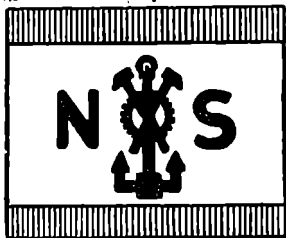
II. Vrag og andre skibsfartshindringer i rutens nærhed.

Mellem punkterne	Position		Hindringens art vragets navn	Afmærket	Afstand og retning fra rutens midterlinie bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2—3	54° 55',6	10° 52',8	Listo (dampsk.). Mindste dybde o. vg. 15 m.	Ikke afm.	0,8 sm -- NE.
2—3	54° 54',2	10° 51',7	Undervandshin- dring.	Ikke afm.	0,7 sm — S.
6—7	54° 52',0	10° 56',8	Pram. Dybde o. vg. c. 5,5 m.	Ikke afm.	0,3 sm — NE.

Kort Nr. 144, 142, 140, 185 og rutekort.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

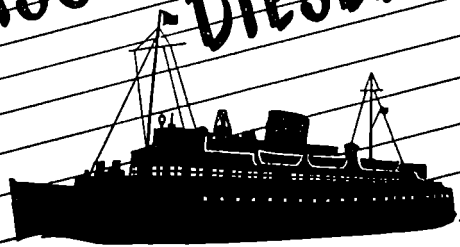
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021



*Tegn Deres
Forsikringer*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
—MOTORER

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. »Marluson«

Telefon Central 12057

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 38

FREDAG DEN 30. SEPTEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

25 ÅRS JUBILÆUM

Lørdag d. 24. september kunne departementschef L. Johs. Dahlhoff fejre 25 års jubilæum som medlem af havnebestyrelsen i København. Departementschef Dahlhoff har i disse mange år været med til at præge udviklingen i denne Danmarks storhavn og har ikke mindst i det så krævende udvalgsarbejde gjort en meget mærkbar indsats til gavn for havnen og for havnens personel.

DEVALUERINGS

Valutadevalueringen d. 18. september har selv sagt skabt et alvorligt problem for de skandinaviske sømænd, der sejler på Amerika, og d. 26. september afholdtes der et møde i Gøteborg mellem repræsentanter for de skandinaviske mandskabs- og skibsofficersorganisationer, hvori man besluttede sig til at fremsætte krav overfor de respektive landes rederiorganisationer om kompensation for de ved devalueringen forvoldte tab for skibsbesætningerne.

I ugens løb har der derpå været ført forhandlinger mellem de interesserede parter. Der vil dog næppe foreligge noget resultat af disse forhandlinger før i dag eller i morgen.

FRAGTRATETALLET FOR AUGUST 1949

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater, viser i henhold til Statistiske Efterretninger en nedgang på 1 point fra 93 i juli til 92 i august. Fra januar til august har der fundet en samlet nedgang sted på 10 points.

Bevægelsen i fragtraterne fra juli til august viser ikke nogen almindelig svækkelse af det danske fragtmarked. Olieraterne synes således at vise fastere tendens. Kul- og træaterne viser derimod i gennemsnit nogen nedgang.

DE DALENDE FRAGTER

Svenska Handelsbankens fragtindeks, der beregnes på basis af fragterne i august 1939, viser for august i år en ny nedgang, nemlig til 210 fra 213 i juli og 237 i november 1948. Størst er nedgangen for trælastfragterne (fra 230 til 224) og mindst for korn (fra 186 til 184). Indekset for kulfragterne gik ned fra 187 i juli til 184 i august.

ATLANTFARTEN

Atlantfarten var og måtte vel også være et af de felter, hvor virkningerne af devalueringen af sterlingområdet valutaer først gjorde sig gældende. *Atlantic Conference*, de atlantiske passagerrederiernes sammenslutning, har således besluttet at forhøje billetpriserne over Atlanten, så de, der bliver beregnet i U.S.A.-dollars, kommer i overensstemmelse med de nye valutakurser. Et forslag om at nedsætte dollarprisen blev afvist som værende i modstrid med devalueringens ånd.

For de amerikanske rederier bliver vilkårene efter devalueringen endnu vanskeligere, end de hidtil har været, ikke mindst fordi de dollars, de må udbetale i omkostninger, bliver endnu dyrere, når de skal bestrides af indtægter i anden valuta og endnu sværere at indtjene som betaling for fragter, men man håber i USA, at denne valutatransaktion skal

hjælpe til at genoprette balancen på nordatlanttrafikerne derved, at importen til USA kan bygges op til eksportens niveau, og på den måde skærpe efterspørgslen efter tonnage.

Det er imidlertid en udbredt mening i USA, at statsubsidierne til skibsfarten, særlig i atlantfarten, må forhøjes, om de amerikanske skibe skal kunne være med i konkurrencen.

M.S. SPIGERBORG

Det kendte engelske værft Wm. Gray & Co., Ltd. West Hartlepool, kunne forleden dag søsætte den tredje og sidste af de nybygninger, som D/S Dannebrog havde bestilt ved dette værft.

Nybygningen, der fik navnet *Spigerborg*, har følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp. 310', bredde 46' 10", dybde til shelterdæk 27' 10 $\frac{1}{2}$ ", dybgående 19'. Skibet får 4 lastrum og 5 luger. Hver luge får 2 5-tonns bomme undtagen nr. 2, hvor 2 5-tonns spil kan betjene en 15-tonns bom.

Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 7-cyl., direkte omstyrbar Gray-Polar dieselmotor, 2145 B.H.K., cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 700 mm., 195 o/m. Farten skal være 12 knob. Skibet ventes færdigt omkring årsskiftet.

S.S. OSLO

Den 24. september afleverede det engelske værft Short Brothers Ltd., Sunderland, s.s. *Oslo*, 3700 tons d.w. til dampskibsselskabet Pacific efter en vellykket prøvetur. Skibet, der blev søsat d. 9. juni, har følgende hoveddimensioner: Længde overalt 330', bredde 47', dybde til shelterdæk 27' 11", dybgående 20'. Hovedmaskineriet består af en tregangs dampmaskine bygget af George Clark (1938), Ltd. Farten er 12 knob.

TO NYE MÆRSKBÅDE

Torsdag d. 22. september søsattes ved det engelske værft Bartram & Sons, Ltd., Sunderland, et 8740 tons d.w. lastmotorskib *Hulda Mærsk*, der er under bygning til A. P. Møllers rederier. Skibet vil få plads til 12 passagerer. Farten skal være ca. 14 knob.

Skibet har iøvrigt følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp. 340', bredde 58' 9", dybde til shelterdæk 38' 2". Skibet har 5 lastrum og en dybtank foran for motorrummet rummende enten tørlast eller 1050 tons vegetabilsk olie. Skibet er endvidere forsynet med andre tanke således at det ialt kan rumme ca. 3600 tons vegetabilsk olie o. lign. Til betjening af lugerne er der 1 stk. 35-tonns, og 1 stk. 15-tonns bom samt 13 stk. 5-tonns bomme og 6 stk. 3-tonns bomme.

Hovedmaskineriet skal bestå af en 5-cyl., totakts, enkeltvirkende North Eastern Marine-Doxford dieselmotor, der udvikler 5500 B.H.K. ved 115 o/m, cylinderdiameter 670 mm, slaglængde 2320 mm.

Fredag d. 23. september søsattes ved Blyth Dry Docks & Shipbuilding Co., Ltd., et 12.500 tons d.w. tankmotorskib ligeledes til A. P. Møllers rederier. Skibet fik navnet *Nelly Mærsk*. Farten bliver 13 knob. På den ledige bedding strækkes kølen til et søsterskib til samme rederi.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT

»Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri« afholdt d. 14. september ordinær generalforsamling med højesteretssagsfører Holten Bechtolsheim som dirigent. Direktør H. P. Christensen aflagde beretning og regnskab. I det forløbne driftsår har værftet været godt beskæftiget, idet arbejdet på de i ordre værende nybygninger i forbindelse med reparations- og ombygningsarbejder på skibe samt leverancer af landkedelanlæg og maskinanlæg har givet god beskæftigelse til alle værftets afdelinger. Der er fremdeles nogen mangel på kvalificeret faglært arbejdskraft i maskinafdelingen, men arbejdsstyrken er dog i årets løb forøget noget. Forsinkelser i leveringerne af materialer og udrustning til skibene medfører stadig visse vanskeligheder, men der er færdiggjort en række betydelige arbejder.

Det researcharbejde, der blev påbegyndt i 1945 efter krigens afslutning, på fremstilling af gasturbineanlæg til land- og skibsbrug er nu så langt fremme, at den første gasturbine er færdig og vil blive opstillet som forsøgsmaskine i værftets kraftcentral efter at forskellige indledende prøver er afholdt. Der er indvundet erfaringer under konstruktionen og fremstillingen af dette anlæg, som også på andre områder indenfor værftets produktion har været af stor betydning.

Moderniseringen af værftets anlæg er fortsat, og der er i årets løb foretaget betydelige nyanskaffelser af værktøjsmaskiner, krananlæg m. m. samt udført forbedringer af værkstederne. En del af nyanskaffelserne er foretaget fra Amerika i forbindelse med Marshall-programmet.

Efter at der på værftets anlæg m. v. er afskrevet 1,589,115 kr., henlagt til garantier 200,000 kr. og til skatter 350,000 kr., foreslås det at udbetale 8 pct. dividende til aktionærerne med 672,000 kr., medens 450,000 kr. foreslås henlagt til ekstra reservefond, og 66,000 kr. overføres i ny regning.

I lønninger til arbejdere og funktionærer er i det forløbne driftsår udbetalt ca. 20,7 mill. kr.

Arbejderantallet har været ca. 2450 mand.

Af større arbejder er i 1948—49 afleveret: Lastdieselmotorskibene *Rhodos* og *Lemnos* og passager- og lastdieselmotorskibet *Kronprinsesse Ingrid* til Det Forenede Dampskibs-Selskab, passager- og lastdieselmotorskibet *Umanak* til Grønlands Styrelse og last-dampskibet *Hans P. Carl* til Dampskibsselskabet Heimdal.

Endvidere er afleveret et skibs-dieselmotoranlæg til Frederikshavns Værft og Flydedok, et højtrykskedelanlæg til Aarhus Belysningsvæsen og et højtrykskedelanlæg til elektricitetsselskabet Isefjordsværket.

Der er udført reparationer på 73 skibe.

Ved driftsårets slutning var en række nybygninger og større arbejder i ordre.

Beretning og regnskab godkendtes.

SØMANDSMISSIONEN

På Dansk Sømandsmissions i fremmede Havne's årsmøde i Kolding aflagde generalsekretær, pastor *Ingstrup Mikkelsen* beretning. Sømandsmissionen har nu 9 stationer, og der er i det sidste år i sømandskirkerne holdt 837 gudstjenester for 24,164 sømænd. Den danske sømandskirke i London har nu fået fjernsyn. I løbet af efteråret ventes afgørelse om et kirke-projekt i Hamborg. Desuden forestår oprettelsen af en station i Haifa, opbygning af kirken i Gdansk og restaurering af kirken i Antwerpen.

Sømandskredsene her i landet har i det sidste år indsamlet 96,700 kr. til arbejdet. Regnskabet balancerer med 292,586 kr. og udviser et overskud på ca. 4000 kr., takket være en anonym gave på 25,000 kr.

SØFARTENS BIBLIOTEK

Søfartens Bibliotek har fornylig udsendt en årsberetning for 1948/49, hvoraf det fremgår, at biblioteket er i fortsat vækst. Udover selve årsberetningen, regnskab m. m. indeholder beretningen en artikel af bibliotekets leder, kaptajn E. Juul-Hansen, som fortæller om bibliotekets 10 års virke, om de mange vanskeligheder, som man har haft at kæmpe med, men som også er lykkeligt besejret takket være den velvilje, biblioteket overalt har mødt. Først og fremmest de søfarende har givet udtryk for deres tillid til biblioteket og tilfredshed med de udsendte bogsamlinger og den levende bog-service, der ydes dem.

En statistik oplyser, at der pr. 31. marts i år var udsendt ikke mindre end 24,332 bind til handelsskibene og marinens skibe og institutioner, og de benyttes flittigt om bord. I 1948/49 har der været ialt 89,672 udlån, d. v. s. 14,25 bøger pr. mand årligt. I 1940 var udlånet kun på 3,40 bøger pr. mand, og der er derfor ingen tvivl om, at Søfartens Bibliotek gør en stor og nyttig gerning til højnelse af den danske sømandsstand, som før bibliotekets stiftelse ikke havde megen mulighed for at låne bøger om bord.

Driftsregnskabet udviser desværre et underskud på kr. 2,290.04, idet udgifterne har været 75,847.71 kr., mens indtægterne kun har været 73,557.67.

Af særlige opgaver har Biblioteket taget initiativet til at genoplive den gamle liniedåbs-ceremoni ved at udsende en smukt udført Ækvator-dåbsattest i flere farver. Ethvert dansk skib kan rekvirere attesterne fra Søfartens Bibliotek, når de skal på en rejse til den sydlige halvkugle.

KRYOLIT-EKSPORTEN

Den danske eksport af kryolit tegner i år til at blive den største i 10 år. I fjor lå den på knap 19.000 tons, men efter hvad direktør *Tuxen*, kryolitselskabet »Øresund«, udtaler overfor Erhvervenes Oplysningsråd, vil den inden nytår nå et stykke op over 20.000 tons. Den vil hjembringe op mod en snes mill. kr.

Kryolit'en, der hovedsagelig bruges i produktionen af aluminium, udføres til 30 lande verden over. Det er i den senere tid lykkedes at genopbre to hidtil afspærrede markeder, nemlig Tyskland og Japan, der allerede aftager væsentlige mængder. Kanada er den største importør.

En trediedel af den kryolit, der brydes på Grønland, eksporteres i rå tilstand til oparbejdning på en fabrik i Philadelphia, som forsyner USA. Resten produceres på den københavnske fabrik, der har monopol på salget til den øvrige del af verden.

DE TYSKE ERSTATNINGER

Der kommer stadig i ny og næ tyske redskabsmaskiner til Danmark som led i erstatningsleverancerne, men da demonteringen af industrien i Vestzonerne synes at nærme sig afslutningen, varer det næppe længe, før sendingerne ebber ud.

Efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, har handelsministeriet netop nu foretaget en opgørelse over, hvad leverancerne har indbragt til nu. Tallene er små. De 12 tyske skibe, der blev leveret i 1947, blev solgt for en halv snes mill. kr. Desuden er der kommet 3 mill. kr. ind ved auktionerne over redskabsmaskiner af enhver art, navnlig fræsere, drejemaskiner og slibemaskiner. Det største enkeltbeløb er gået ind for en stor kran. Den blev solgt til Ålborg Skibsværft for 182.000 kr.

De 13 mill. kr. er unægtelig en dråbe i havet, når man tager i betragtning, at Tyskland skylder Danmark 11,8 milliarder kr. Dividenden kan dårligt være mindre.

UGENS FRAGTBERETNING

Devalueringen af pund og en lang række andre valutaer har endnu ikke medført nogen større efterspørgsel på fragtmarkedet. Købmændene synes tværtimod at have indtaget det standpunkt, at de vil vente og se tiden an, og det er derfor — og dette gælder især de oversøiske markeder — sparsomt, hvad der er gjort af forretninger. Nogen ledetråd for udviklingen i den kommende tid er det endnu umuligt at drage af de få afslutninger, der har fundet sted, men skulle man dømme efter markedets rent øjeblikkelige stilling, var der ingen grund til optimisme. På ledende mæglerhold i London synes indstillingen imidlertid at være den, at tonnagespørgslen, efterhånden som der skabes større klarhed over devalueringens konsekvenser, vil vokse, og deri ligger måske kimet til en bedring på fragtmarkederne.

Om de enkelte markeder er der iøvrigt kun lidt at berette. I transatlantisk trade har efterspørgslen været meget begrænset. Kulforretningerne fra Northern Range til Europa synes helt at være gået i stå. *Food Ministry* er åben for adskillige både for korn fra Northern Range og Canada, men da rederne ikke er villige til at acceptere de 8/- pr. qr., som *Food Ministry* vil betale, ligger også denne gren af det transatlantiske marked stille. Sukker fra Cuba har taget en lille båd på 2100 ts. til \$9 til Continentet B/R. Range, og senere er en 9000 tonner sluttet til Rotterdam eller Antwerpen til \$8.50. Fra Golfen er der betalt \$12.70 for korn til Tyrkiet, og til Antwerpen/Rotterdam sluttedes svensk 6000 tonner til \$6, hvorimod amerikansk 8500 tonner fik \$7.43 basis Antwerpen.

Fra River Plate er sluttet 3 à 4 både, men kun for en enkelt, nemlig 8500 tonner, der giver 63 cbft., er raten nævnt, nemlig 45/- til Bordeaux/Dunkirk Range.

Markedet fra Vestkysten af Sydamerika er praktisk talt uden ordrer. Der noteres sukker fra Colombia til Piræus til \$11, ligesom der kan gøres salpeter fra Chile til Calcutta eller Bombay til omkring 80/-. Fra

Nordpacific er efterspørgslen også ringe. En græsk liberty båd sluttedes for lumber på fio. basis fra British Columbia til USNH. til \$52.000 lumpsum.

Østens markeder er næsten livløse. For 4000 tons copra fra Philippinerne til Cartagena eller Baranquilla indikeres \$21 på berth terms. For forskellige forretninger i lokalfart indikeres rater, der ligger under, hvad der betalles før devalueringen.

Fra Australien sluttedes der tonnage for mel til Ceylon til 45/-, og sukker fra Queensland til UK. sluttedes til 69/6d.

Det sydafrikanske kulmarked er stille. En 8000 tonner sluttedes fra Durban eller Lourenco Marques til Colombo til 30/-. Sukker fra Mauritius til UK. tog 4 skibe til 47/6d. 9000 ts. salt fra Djibouti til Japan betalt med 35/- basis 1 lossehavn.

Middelhavsmarkederne har også vist ringere aktivitet. På grund af, at den franske franc ikke er fulgt med pundet, er lastepriserne steget i alle tunesiske og marokkanske havne. Af sidste slutninger kan nævnes: Tunis/Antwerpen, 8500 ts. byg 20/- fri lastning, Bona/UK., 9000 ts. jernmalm 23/-, Casablanca/ECUK., 5000 ts. fosfat til 20/6d. Fra Sortehavet er der en del efterspørgsel efter tonnage for korn til UK. og Continentet, og adskillige både er sluttet til rater, der ligger omkring 32/6d. til UK. og 30/- til Antwerpen/Hamburg Range, basis fri lastning.

Vore hjemlige markeder er uden større ændringer. Der er noget bedre efterspørgsel efter tonnage fra UK. til Danmark, hovedsagelig for koks, og raterne viser nogen bedring. 1000 ts. koks London/København betales med 17/3d., og for 12/1500 kokstønner lå raten omkring 17/-. Trælastmarkederne har været ret stille for afskibninger fra Østersøen, men der har været noget bedre efterspørgsel efter tonnage fra Hvidehavet. Af afslutninger kan nævnes: finsk 800 stds. båd Sydfinland/ECUK. 95/- pr. std., 1800 stds. norsk båd Archangel/ECUK. 137/6d. pr. std.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

Norges Rederforbund har udarbejdet en statistik over den norske handelsflådes beskæftigelse i det forløbne år. Det fremgår heraf, at af tankskibsflåden har 5 pct. været i fart på Norge og 95 pct. udelukkende i fart mellem udenlandske havne. Af lineskibene er 25 pct. i fart til og fra Norge og 75 pct. i fart mellem udenlandske havne. For trampflådens vedkommende oplyses, at 10—15 pct. er beskæftiget i farten til og fra Norge og 85—90 pct. udelukkende i fart mellem udenlandske havne.

CHILES HANDELSFLÅDE

Til fremme af den chilenske skibsfart og skibsbbygningsindustri påtænkes der oprettet en særlig afdeling under »Corporación de Fomento de la Producción« (Corfo); afdelingen skal benævnes »Departamento de Crédito y Fomento Naviero« og ledes af en permanent kommission sammensat af repræsentanter for Chiles præsident og Corfo, funktionærer fra forsvars- og handelsministerierne samt delegerede for skibsrederne og skibsværfterne.

Afdelingens beføjelser vil i det væsentlige blive begrænset dels til opsigt med de lån, der for en periode af højst fire år ydes for indtil 50 pct. af skibenes værdi til disses ombygning, og dels til finansielle opgaver i forbindelse med kreditgivning og hypoteklån til de formål, kommissionen måtte give sin bemyndigelse.

Endvidere vil afdelingen kunne optræde som partner sammen med chilenske eller udenlandske selskaber og virksomheder til dannelsen af industri-

foretagender, samt til bygning og installation af skibsværfter i Chile.

»Corfo« skal ligeledes kunne erhverve skibe i henhold til sit eget produktionsprogram såvel som efter indstilling fra den ny afdeling, i begge tilfælde for videresalg eller leje til andre.

Det vil påhvile »Corfo« at udøve overopsynet med afdelingen og dens dispositioner, samt at tage sådanne skridt og beslutninger, den anser for hensigtsmæssige, for at tilsikre en fornuftig anvendelse af de midler, der står til afdelingens disposition.

Skibsafdelingens udgifter vil være at finansiere med en afgift på 5 pct. af alle dampskibsbilletter, der sælges til passagerer, såvel i kystfart som for ind- eller udrejse til eller fra Chile på enten chilenske eller udenlandske skibe, samt af fragt, der betales af al last i kystfart og for eksport fra eller import til Chile, der transporteres af chilenske eller udenlandske skibe.

Derimod vil der ikke blive opkrævet afgifter for passagerer eller gods i transit.

Sammen med andre mindre indirekte afgifter vil skibsfartsafdelingen fra »Corfo« modtage et årligt tilskud, hvis størrelse fastsættes i begyndelsen af hvert år.

Det må anses for givet, at »Corfo«, der i løbet af 10 år har opnået lån i udlandet til over 100 mill. dollars til brug for sin produktionsplan, vil benytte det i denne forbindelse erhvervede gode omdømme som debitor til at koordinere og delvis finansiere de efterhånden opstående planer om forøgelse af Chiles handelsflåde og opbygning af en tidssvaren-

de skibsbygningsindustri, der om kort tid vil kunne regne med en omfattende produktion i Chile af de nødvendige råmaterialer og halvfabrikata, som vil blive fremstillet af det under opførelse værende stålværft »Cia. de Acero del Pacifico« i nærheden af Talcahuano.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i september afholdte elektroinstallatør-prøve for maskinister mødte 35 eksaminander, hvoraf 30 bestod.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri« af København. Præferenceaktiekapitalen er i medfør af vedtægternes § 25 nedskrevet med 700.000 kr.; samtidig er stamaktiekapitalen opskrevet med 1.400.000 kr. Den tegnede aktiekapital udgør herefter 33.950.000 kr., hvoraf 20.300.000 kr. stamaktiekapital fordelt i aktier på 58, 290, 580 og 1160 kr. og 13.650.000 kr. præferenceaktier fordelt i aktier på 200, 500, 1000, 2000 og 4000 kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. Medlem af bestyrelsen S. M. Gjersøe er afgået ved døden. Civilingeniør, direktør Christian Peter Georg Kampmann, Mosehøjvej 4 A, Charlottenlund, er indtrådt i bestyrelsen.

Skibsregisteret

Det forenede Dampskibs-Selskab A/S, København, har afhændet s.s. *Cimbria* af Alborg (OXWD) til firmaet H. J. Hansen (eneindehaver: Købmand Erik Antonius Hansen, Odense). Skibets hjemsted er nu Odense.

Et interessentskab, bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af Frederiksberg, er ejer af nybygget m.s. *Jytte Skou* af København (OUZX). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 3885 og 2177 tons.

Brutto og nettotonnagen for s.s. *Halland* af København (OWUG) er nu henholdsvis 2756 og 1420 tons

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Karen* af København (OUHS) er nu henholdsvis 1293 og 733 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Clara* af København (OYBO) er nu henholdsvis 1484 og 703 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Lalandia* af København (OYHD) er nu henholdsvis 5146 og 3045 tons.

Fiskeriministeriet: Kontorflag: Rød stander med et gylden, kronet anker; krydsende ankerets læg en gylden trefork. Ankeret er forsynet med et tov, der omslynger lægen og treforkens skaft.

Faaborg skibsværft

Faaborg Skibsværft er af likvidationsudvalget solgt til skibsbygmester Knud Marquard Petersen, København. Overtagelsen sker 1. november.

Skibsværftet trådte i likvidation i slutningen af 1948 og har siden ligget helt eller delvis stille.

Helsingborg havn

Helsingborg byråd har vedtaget en udvidelse af havnen, der vil komme til at koste 30 mill. sv. kroner, og som bl. a. vil omfatte en træmasse- og industrihavn samt en olichavn syd for de nuværende havneanlæg.

Fra svenske værfter

Aflævering. Den 15. september afleverede Eriksbergs varv, Göteborg det 8400 tons d.w. lastmotorskip *Pleasantville* til A. F. Klaveness & Co., Oslo. Hoveddimensionerne: Længde mellem pp. 405', bredde 58', dybde til shelterdæk 38' 9", hovedmaskineri en 2-takts, enkeltvirkende, 7-cyl. Eriksberg B & W dieselmotor, 7000 IHK, fart 15,5 knob, prøvetursfart 17,52 knob.

Den 22. september afleverede Götaverken det 15.910 tons d.w. tankmotorskip *Pericles* til D/S A/S Eikland, Oslo. Hoveddimensionerne: Længde overalt 512' 2", bredde 64', middeldybgående 29' 7³/₈". Hovedmaskineri en 8-cyl., to-takts, enkeltvirkende Götaverken dieselmotor, 7350 IHK. Farten er 14¹/₂ knob.

Søsætning. Den 22. september søsattes ved Kockums varv, Malmö, et 9000 tons d.w. lastmotorskip *Tungus*, under bygning til Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Hoveddimensioner: Længde mellem pp. 430', bredde 61' 5³/₈", dybde til shelterdæk 40' 9". Hovedmaskineri en 7-cyl., totakts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor ca. 7000 B.H.K., farten skal være 17 knob.

Fra norske værfter

Aflævering. Trosvik Verksted A/S, Brevik, har i disse dage afleveret det 685 br. tons last- og passagerskip *Sørø* til Finmark Fylkesrederi, Hammerfest. Skibet kan medføre 175 passagerer. Farten er 12 knob. Maskinen er en Atlas Polar dieselmotor 850 IHK.

Kaldnes mek. Verksted lægger i den nærmeste fremtid kølen til det første af de to 7500 tons d.w. lastmotorskibe, som skal bygges til Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Værftet har iøvrigt nybygningsordrer til udgangen af 1952.

Bolsønes Verft, Molde, bygger i øjeblikket tre moderne sælfangere, 250 br. tons til fanget ved New Foundland. Skibene vil blive udstyret med en dieselmotor på 660 IHK.

PERSONALIA

60 år

Den 26. september fyldte fører i D.F.D.S., kaptajn K. K. *Kjølhede* 60 år. Kaptajn *Kjølhede* er fører af m.s. *Marocco*. Fører i fyrvæsenet, kaptajn A. M. P. *Pedersen* fylder den 3. oktober 60 år. Kaptajn *Pedersen* har siden 1920 været ansat ved fyrvæsenet.

Positionsliste pr. 27. september 1949

Dania

Cyril afg. Bordeaux 26.9. til London, Kbhvn. — *Danholm* afg. Bahrein 21.9. — *Danklint* forv. ank. Kbhvn. 28.9. — *Danvig* afg. New York 16.9. til Puerto Cabello. — *Tovell* afg. Immingham 26.9. til Hamborg, dok.

Danneborg

Aggersborg afg. Puerto Cabello 22.9. til New York via Curacao. — *Brattingsborg* ank. Tyne 20.9., derefter til Middlesbrough. — *Dansborg* afg. Oakland 17.9. til Nagasaki. — *Ellensborg* ank. Grangemouth 26.9., derefter til Methil. — *Flynderborg* ank. Gibraltar 24.9., derefter til Gaboon. — *Frederiksborg* ank. Garston 25.9., derefter til Partington. — *Lilleborg* ank. Gdynia 23.9., derefter til Hull. — *Nordborg* ank. Julianchaab 18.9., derefter til Egedesminde. — *Skodsborg* ank. Odense 27.9., derefter til Gdynia. — *Taarborg* ank. Vassiliko 25.9., derefter til Dunkirk. — *Uranienborg* afg. Tarafa 26.9. til New Orleans. — *Ørneborg* ank. Boulogne 24.9., derefter til Immingham.

Dansk-Fransk

Blekinge Flensborg, dok. — *Bornholm* pass. Cape Town 18.9. p. v. t. Port Gentil. — *Bretagne* afg. Barcelona 23.9. til Israel. — *Grønland* ank. Luleå 26.9. — *Halland* afg. Las Palmas 26.9. til Dakar. — *Irania* afg. Fredericia 28.9. til Aarhus. — *Normandiet* afg. Suez 26.9. til Aden, Colombo. — *Skaane* afg. Mesane 23.9. til Ipswich. — *Slesvig* afg. Melbourne 23.9. til Beira.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. La Méde, Frankrig, 26.9. Forv. ank. Kbhvn. 7.10. Derfra til Nyborg og Esbjerg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 30.9. Derfra til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Fredericia 4.10. Derfra til Korsør og Nyborg. Derfra til Aruba. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 3.10. Derfra til Kalundborg og Esbjerg. Derfra til Aruba.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Blyth 30.9. til Århus. — *Concordia* forv. ank. Aalborg 29.9. — *Dania* forv. afg. Sunderland 28.9. til Kbhvn. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. ank. Odense 2.10.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Odense 27.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Aabenraa 27.9. — *I. P. Suhr* afg. Aarhus 28.9.

D. F. D. S.

Argentina afg. Kbh. 24.9. til New York/Gulfen/New York. — *Arizona* ank. Genoa 21.9. — *Arkansas* afg. Limassol 21.9. til Algeciras, Cadiz, Casablanca, Madeira, Lissabon, Antwerpen og Danmark. Ventes til Algeciras 27.9. — *Berghenus* afg. London 27.9. til Aarhus. — *Bolivia* afg. New York 21.9. til Galveston/Houston/New Orleans/New York. Laster til Oslo/Kbh/Gdynia. — *Brasilien* afg. Jarro on Tyne 23.9. til Brownsville/Corpus Christi/Houston/Panama City for lastning til Danmark. — *Brynhild* ank. Antwerpen 25.9., derfra ca. 30.9. til Kbh. og Horsens. — *California* afg. Kbh. 24.9. til Antwerpen for lastning til Vestitalien, ank. Antwerpen forv. 27.9. — *Colombia* afg. New York 24.9. til Oslo/Kbh./Stockholm. — *Delaware* i dok i Fr.havn siden 25.4., derfra forv. 1.10. til Kbh., herfra forv. 5.10. til Newcastle, Antwerpen, Dunkirk, Malta og Levanten. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 27.9. til Thorshavn/Kbh. — *Frigga* afg. Aalborg 24.9. til London, derfra forv. 7.10. til Kbh. — *Garonne* afg. Sønderborg 27.9. til Haderslev/Kolding/Vejle, derefter Antwerpen—Danmark. — *Georgia* i dok i Aarhus til ca. 30.9. — *Halldan* ank. Dunkirk 26.9., derfra ca. 27.9. til Havre/Oporto/Lissabon. — *Harald* afg. Kyndby 27.9. til Esbjerg/Havre. — *Ilebe* ank. Kbh. 25.9., herfra forv. 28.9. til Aarhus/Aalborg/Leith/Newcastle/Kbh. — *Hindsholm* ank. Manchester 20.9., derfra ca. 29.9. til Kbh./Aalborg. — *Hjortholm* ank. London 19.9., derfra ca. 27.9. til Kbh. — *Hroar* ank. Hull 20.9., derfra ca. 27.9. til

Kbh. — *Ivar* ank. Zaandam 23.9. — *Katholm* ank. Kbh. 24.9., derfra ca. 28.9. til Nakskov/Aarhus/London/Manchester/Kbh. — *Kentucky* afg. Beckton 25.9. til Randers. — *Knud* ank. Antwerpen 25.9., derfra ca. 28.9. til Esbjerg/Middelfart/Aalborg/Randers/Odense. — *Lemnos* afg. Antwerpen 21.9. til Malta. Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Istanbul. Ventes til Malta 28.9. — *Maine* afg. Iskenderun 26.9. til Izmir, Karlovassi, Rodosto, Istanbul, Torreveija, Leixoes. — *Margrethe* ank. London 22.9., derfra forv. 30.9. til Kbh. — *Marocco* ank. Kbh. 26.9., herfra ca. 29.9. til Aarhus, derfra forv. 1.10. til London. — *Melos* ank. Aalborg 27.9., derfra forv. 28.9. til Kbh., herfra forv. 1.10. til Havre, Antwerpen og Middelhavet. — *Oregon* afg. Rotterdam 22.9. til Corpus Christi/Houston/Port Arthur/New Orleans for lastn. til Danmark. — *Paraguay* ank. Esbjerg 23.9., derfra ca. 1.10. via Las Palmas for oliiefyldning til Buenos Aires. — *Rhodos* ank. Valencia 21.9., derfra forv. 28.9. til Palma de Mallorca, Cartagena, Malaga og Kbh. — *Rota* ank. Newcastle 27.9., derfra forv. 29.9. til Middlesbrough/Kbh. — *Samos* afg. Antwerpen 23.9. til Lissabon, Casablanca, Tanger, Nemours, Oran, Algier, Tunis, Marseille, Livorno, Genoa og Sicilien. — *Skjold* ank. Oporto 21.9., fra Lissabon ca. 1.10. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbh. — *Svanholm* ank. Kbh. 27.9., fra Kbh. ca. 29.9. til Aarhus. — *Taarholm* afg. Kbh. 27.9. til London/Newport/Swansea/Liverpool—Kbh. — *Texas* afg. Dunkirk 18.9. til Malta, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul og Saloniki. Ventes til Malta ca. 27.9. — *Thyra* afg. Esbjerg 24.9. til Havre. — *Tomsk* ank. Antwerpen 25.9., derfra forv. 27.9. via London til Kbh. — *Trondhjem* afg. Aalborg 24.9. til Havre. — *Tula* ank. Kbh. 27.9., fra Kbh. ca. 5.10. til Antwerpen—Danmark. — *Tunis* afg. Aarhus 24.9. til London, derfra forv. 30.9. til Kbh. — *Tyr* afg. Esbjerg 24.9. til Havre. — *Uruguay* afg. Kbh.s red 16.9. via Las Palmas til Santos/Bahia for at laste til Danmark, afg. Las Palmas 24.9. — *Vaterland* afg. Middlesbrough ca. 27.9. til Helsingør. — *Venezuela* ank. Hampton Roads 25.9., derfra forv. 27.9. til Baltimore/New York. Laster til Oslo/Kbh./Gdynia/Halmstad. — *Virginia* i dok i Helsingør, derfra 28.9. via Kbh. for bunkers til Sundsvall og evt. andre svenske havne for laster til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

Heimdal

Axel Carl ank. Bedibunder 23.9. — *Hans P. Carl* ank. Calcutta 19.9. — *Martin Carl* ank. Sunderland 14.9. — *Poul Carl* ank. Vanicoro 20.9.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Hamborg 30.9. til Ardrossan. — *Jens Toft* ank. Galata 25.9. — *Karen Toft* rep. Helsingør. *Maria Toft* ank. Rouen 26.9.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Genoa 3.10. — *Anna Dan* forv. ank. Nr. Sundby 28.9., derefter dok Aalborg Værft. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Buenos Aires 3-4.10. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 1.10. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* forv. afg. New York 30.9. til Chile. — *Gladys Dan* ank. San Antonio 22.9., sydg. — *Hedda Dan* forv. ank. Thomsen 30.9., derefter Kotka. — *Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 26.9. til Buenos Aires. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 27.9. p. v. t. Calais og Rouen. — *Jutta Dan* forv. afg. Preston 27.9. til Kbhvn., derefter Grønland. — *Katja Dan* ank. Gravesend 27.9., derefter Finland. — *Kamma Dan* ank. New York 18.9. — *Laila Dan* afg. New York 20.9. til Chile. — *Laura Dan* ank. Cardiff 27.9., derefter Rotterdam/Kotka. — *Lilian Dan* forv. afg. Næstved 28.9. til Odense, derefter Toppila via Kbhvn. for bunkers. — *Linda Dan* pass. Kielerkanalen 27.9. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Leena Dan* afg. Tocopilla 22.9., nordg. — *Lotta Dan* afg. Liverpool 27.9. til Nordfinland via Helsingør red. — *Maria Dan* forv. afg. Kbhvn. 8.10. til Grønland. — *Marna Dan* ank. Callao 23.9., sydg. — *Ninna Dan* forv. afg. Mostyn Quay 29.9. til Liverpool. — *Paula Dan* ank. Jacksonville 24.9., nordg. — *Randa Dan* ank. Bona 27.9., derefter Sfax/Yxpila. — *Selma Dan* afg. Chandler Wharf 25.9. til Thomsen. — *Stina Dan* forv. afg. Rochester 27.9. til Toppila. — *Ulla Dan* anløb Kbhvn. for bunkers 24.9. p. v. t. Larne og Preston.

Motortramp

Steensby ank. Fremantle 18.9., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. San Pedro 25.9. for Dublin og Cork. — *Vedby* ank. Fremantle 25.9., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn forv. ank. Lissabon 1.10. — *Astrid* ank. Hamborg 25.9. — *Birte* forv. ank. Holsteinsborg 27.9. — *Chr. Sass* afg. Pointe Noire 25.9. til Duala. — *Clara* ank. Stettin 26.9., derefter Herøen. — *Stal* forv. afg. Stettin 29.9. til Finland.

Norden

Norden ank. Cape Town 27.9. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Aalborg. — *Nordkyn* afg. Port Said 27.9. til UK. — *Nordpol* afg. Freetown 26.9. til Takoradi, Accra, Lagos o. v. — *Nordvest* afg. Port Said 24.9. til Marseille, Rotterdam, Hamborg, Kbhvn.

Orient

Astoria ank. Auckland 23.9. — *Westralia* ank. Durban 21.9.

Pacific

London ank. New York 23.9., derefter Venezuela, Colombia. — *Oslo* forv. ank. Gdynia 27.9., derefter Zonguldak. — *Paris* forv. ank. Tonny Charente 27.9., derefter Sverige, Zonguldak.

Progress

Absalon ank. Gdynia 25.9. — *Elisabeth Nielsen* ank. Mehtil 17.9. — *Ellen Nielsen* ank. Trieste 23.9. — *Hugo Nielsen* ank. Trieste 21.9. — *Fylla* ank. Svendborg 25.9. — *Henry Tegner* afg. Hull 25.9. — *Karen* ank. Grimsby 26.9. — *Margrete* afg. Livorno 26.9. — *Marianne* afg. Cardiff 23.9. — *Marx* afg. Stettin 25.9. — *Polly* ank. Honfleur 26.9. — *Rigmor* ank. Middlesbrough 24.9. — *Sophie* ank. London 22.9. — *Thyra* afg. Middlesbrough 23.9.

Torm

Herdis afg. San Fernando 26.9. til Nasipit. — *Olga S.* ank. Helsingør 21.9. — *Gerd* afg. Bahia 27.9. til Recife. — *Tekla* forv. afg. Philadelphia 27.9. til Baltimore og New York. — *Agnete* forv. ank. Cabedello 29.9., derefter Recife. — *Kirsten* forv. ank. Baltimore 28.9., derefter Philadelphia. — *Gertrud* ank. Callao 12.9., derefter Buenos Aires. — *Ragnhild* ank. Tampico 10.7. — *Helvig* forv. ank. Paragua 30.9., derefter Santos. — *Thyra S.* forv. afg. New York 28.9. til Lissabon. — *Gyda* forv. afg. Rouen 27.9. til London. — *Anne* forv. afg. Fowey 27.9. til Civitavecchia. — *Hilde* ank. Helsingør 19.9. — *Aslaug* forv. afg. Vejle 28.9. til Masnedø. — *Gudrun* ank. Aarhus 23.9. — *Alice* ank. Gefle 26.9., derefter Casablanca. — *Gunhild* forv. afg. Rostock 27.9. til Mäntyluoto.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Nice 26.9. — *Otto Petersen* afg. Archangelsk 24.9. til Hull. — *P. N. Damm* ank. Toppila 23.9. — *Svend Pii* ank. Archangelsk 25.9.

Ø. K.

Annam afg. Adelaide 22.9. til Melbourne og Sydney. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* ank. Bangkok 22.9., derefter Singapore og Hongkong. — *Blankvann* pass. Malta 23.9. til Antwerpen og Hamburg. — *Danholm* afg. Bahrein 21.9. til Bangkok. — *Erria* afg. St. Thomas 20.9. til Panama Kanal. — *Falstria* pass. Built of Lewis 18.9. til New York. — *Fernmoor* afg. Madras 23.9. til Calcutta og Bangkok. — *Fionia* ank. Antwerpen 25.9., derefter Marseilles og Genoa. — *India* ank. New Orleans 9.9., derefter Dublin og Liverpool. — *Java* forv. ank. Genoa 30.9., derefter London og Antwerpen. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 26.9. — *Kambodia* pass. Dundrahead 25.9. til Singapore og Bangkok. — *Kina* ank. Melbourne 20.9., derefter Burnie og Sydney. — *Korea* afg. Gøteborg 24.9. til Oslo og Hamburg. — *Lalandia* ank. Kbhvn. 27.9., derefter Gøteborg og Middlesbrough. — *Malacca* ank. Kbhvn. 25.9., derefter Gdynia. — *Malaya* afg. Colombo 28.9. til Aden og Port Said. — *Manchuria* ank. Port Swettenham 27.9., derefter Penang. — *Meonia* afg. Genoa 22.9. til Port Said og Aden. — *Mongolia* afg. Bombay 25.9. til Aden og Port Said. — *Morelia* afg. Hongkong 24.9. til Kobe og Yokohama. — *Nikobar* ank. Hongkong 23.9., derefter Manila. — *Selandia* ank. Bangkok 28.9., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Serampore* afg. Cristobal 18.9. til Los Angeles. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta og Vizagapatam. — *St. Jan.* ank. Calcutta 21.9., derefter Chittagong. — *St. Thomas* ank. Port Said 24.9., derefter Aden og Karachi. — *Tahsis* afg. Cebu 22.0. til Long Beach. — *Tantara* ank. Los Angeles 24.9., derefter San Francisco. — *Tranquebar* afg. Genoa 24.9. til London og Antwerpen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

EM. Z. SVITZERS BJEKGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

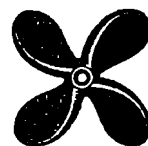
KØBENHAVN K
Telefon 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL


*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS

International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 22. September 1949.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 ore med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartals-abonnenter kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelt numre fås for 10 ore på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelselser til nedennævnte kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
80.....	1631.	106.....	1614.
82.....	1631.	152.....	1607.
93.....	1629.	154.....	1607.
100.....	1628.	155.....	1607.
101.....	1612.	183.....	1599, 1600.
102.....	1628.	187.....	1593.
103.....	1628.	188.....	1593, 1594.
104.....	1614.	200.....	1627.

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 177 (rute I).

— - 178 (— 28).

— - 179 (— 8).

— - 180 (— 3).

— - 181 (— 7).

Corrections to Nemedri (ending 3. September 1949).

Rettelsesbladene Nr. 167 og 168 udgår.

I. Østersøen.

1593. Danmark. Møn fyr ESE. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/803 1949.

Position. c. 54° 53',1 N. 12° 47',2 E.

Detaller. Ingen af masterne i vrage af dampskibet *Maria* rager mere op over vandet.

Den agterste mast står 1,8 m under vandoverfladen.

Kort Nr. 187 og 188.

(Inspektionsskibet *Løvnørn*, 5. September 1949.)

1594. Sverige S.-kyst. Vrag afmærket.

Position. 55° 17' 47" N. 13° 13' 54" E.

Detaller. Vraget af en skonnert, der er sunket på ovennævnte plads, og hvis mastetoppe er 5—6 m under vandoverfladen, er afmærket med en grønmalet vraglystønde, der viser grønt et-blink hver 5^s, og som er udlagt på 55° 17' 45" N. 13° 13' 53" E., 50 m S. t. W. for vraget.

Kort Nr. 188.

(U. f. s. Nr. 37/2113. Stockholm 1949.)

1595. Sverige S.-kyst. Ystad anduvning. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 19. September—5. Oktober 1949, alle Mandage—Fredage Kl. 0900—1700.

Position. Revnabben: c. 55° 25',4 N. 13° 50',2 E.

Detaller. Skydeøvelser fra luftfartøj foretages i ovennævnte tidsrum E. og S. for Ystad. Fareområdet begrænses af en linie gennem følgende punkter: Revnabben—punktet 5 sm 220° fra Revnabben—punktet 5,5 sm 210° fra Kåsehuvud—Kåsehuvud—Revnabben.

(U. f. s. Nr. 37/2071. Stockholm 1949.)

1596. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Position. c. 60° 34' N. 18° 58' E.

Detaller. Grundkallen fyrskib er den 17. September for c. 14 dage på grund af eftersyn ombyttet med et reservefyrskib, mærket *Reserv.* Fyr- og tågesignalkarakterer er uforandret.

(U. f. s. Nr. 37/2064. Stockholm 1949.)

1597. Sverige. Bottniske Bugt. Byske E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 20. September—7. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Position. Storgrundsudden ved Tåme: c. 64° 59' N. 21° 22' E. (Skydepladsen).

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra Storgrundsudden. Der skydes i E.-lig retning. Fareområdet er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset af to rette linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 59° og 194°, samt — i tiden: 20.—28. September — af en cirkellinie med centrum i skydepladsen og radius 7 sm og — i tiden: 29. September—7. Oktober — af en cirkellinie med centrum i skydepladsen og radius 4,6 sm.

(U. f. s. Nr. 37/2061. Stockholm 1949.)

1598. Finland. Bottniske Bugt. Radarreflektoren på Kelmi lys- og fløjtetønde er fjernet.

Position. Kelmi lys- og fløjtetønde: c. 65° 03',9 N. 24° 18',6 E.

(U. f. s. Nr. 25/590. Helsingfors 1949.)

1599. Finland. Finske Bugt. Hangö anduvning. Gustafsvärn og Russarö. Undervandskabel udlagt.

Positioner. a) 59° 48' 04" N. 22° 56' 43" E., kablets landingssted på Gustafsvärn.

b) 59° 46' 34" N. 22° 57' 05" E., — — — Russarö.

Detaller. Et undervandskabel er udlagt mellem ovennævnte pladser a) og b).

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 25/587. Helsingfors 1949.)

1600. Finland. Finske Bugt. Helsingfors havneområde. Melkö og Drumsö. Undervandskabel udlagt.

Positioner. a) 60° 08' 44" N. 24° 53' 40" E., kablets landingssted på Drumsö.

b) 60° 08' 16" N. 24° 53' 41" E.

c) 60° 08' 12" N. 24° 53' 30" E.

d) 60° 08' 09" N. 24° 53' 24" E., kablets landingssted på Melkö.

Detaller. Et undervandskabel er udlagt mellem Drumsö og Melkö og forløber gennem ovennævnte pladser a), b), c) og d).

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 25/586. Helsingfors 1949.)

1601. U.S.S.R. Estland. Dagö N. Oplysning om lystønde. Rettelse til E. f. S. Nr. 36/1499 1949.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1499 1949, punkt 3 udgår.

Position. c. 59° 13' N. 22° 17' E.

Detaller. Det rapporteres, at Glotova lystønde viser hvidt et-blink hver 9^s.

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

1602. Danmark. Sundet. Amager S. Kongelundsfort. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 23. September 1949 Kl. 1430—2230.

Position. Kongelundsfort: c. 55° 33',7 N. 12° 34',2 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydning med kanon fra Kongelundsfort. Fareområdet under skydningen begrænses af to rette linier, der fra fortet går i retninger henholdsvis 134° og 244°, samt af en cirkellinie med centrum i fortet og radius 7300 m. Sikkerhedshøjde: 650 m.

(Kongelundsfortet, 10. September 1949.)

1603. (T). Sverige Sundet. Falsterbokanalen. Fyrs lysstyrke nedsættes midlertidigt.

Position. c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaller. På grund af reparationsarbejder vil Falsterbokanalens Nr. 1 fyrs lysstyrke midlertidigt blive nedsat. Fyret forbliver i øvrigt uforandret.

(U. f. s. Nr. 37/2073. Stockholm 1949.)

1604. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1506 1949.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.

Detaller. Ved opmålingen den 16. September 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 3,9 m i midten af renden (fyrlinien) og 3,3 m i W.-siden af renden.

Med lodshjælp vil skibe med dybgående af indtil 5¹/₂ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand.

(Grønsund lodseri, 16. September 1949.)

1605. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund 7,0 m rende. Dybden atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/86 1949 udgår.

Position. c. 55° 00',1 N. 11° 52',4 E.

Detaller. Efter foretaget oprensning er dybden i Masnedsund 7,0 m rende atter normal, 7,0 m.

(Masnedø lodseri, 14. September 1949.)

1606. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S. Nyt fyr tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1568 1949.

Position. 55° 33' (26") N. 9° 45' (58") E.

Detaller. På den NW.-lige sænkekasse til den under opførelse værende anlægsbro for tankskibe S. for Fredericia Kastelshavn er tændt et nyt fyr, der viser grønt hurtigblink, 58 blink hvert 1^m, og som er synligt hele horisonten rundt. Efter broanlæggets fuldførelse vil fyret forblive permanent.

Publikationer. Danske Lods III, side 116. Havnelods, side 88. Fyrfort. Nr. 558 A.

(Havnemesteren, Fredericia, 15. September 1949.)

1607. Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg havn. Oplysning om kabler.

Position. Christian X's bro: 54° 54' (40") N. 9° 47' (15") E.

Detailler. Post- og telegrafvæsenets kabler er flyttet fra S. for Christian X's bro til N. for broen. Der er udlagt 5 kabler, hvoraf det yderste strækker sig indtil 16 m N. for broen.

Kablerne er ikke afmærket med båker, men der vil blive opsat skilte, mærket *Kabel Ankring forbudt*, på begge sider af Als Sund.

Kort Nr. 155, 154 og 152.

Publikationer. Danske Lods III, side 148. Havnelods, side 302 og 303.

(Post- og Telegrafvæsenet, 19. September 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1608. Danmark. Kattegat. Anholt havn NW. t. W. Vrag.**

Position. c. 56° 43',5 N. 11° 29',0 E., c. 2000 m fra Anholt Havn fyr, midt i dettes hvide, faste vinkel mellem pejlingerne 112° og 130°.

Detailler. Vraget af galeasen *Najaden* rapporteres at være sunket på ovennævnte plads. Vragets master rager op over vandet. En klar lanterne er anbragt på stormasten c. 4 m over vandoverfladen.

(Fyrdirektoratet, 20. September 1949.)

1609. Danmark. Kattegat. Rute 38. Hals Barre fyr SE. Undervandshindring rapporteret.

Position. 56° 51' (00") N. 10° 35' (30") E., c. ¼ sm W. for pkt. 1 i rute 38.

Detailler. Et skib rapporterer at have rørt en undervandshindring på ovennævnte plads den 31. August 1949. Stedet vil lejlighedsvis blive undersøgt.

(Havnefogeden, Nykøbing M., 2. September 1949.)

1610. Sverige. Kattegat. Torekov. Toldekspedition inddrages.

Position. Torekov: c. 56° 25',5 N. 12° 37',5 E.

Detailler. Toldekspeditionen i Torekov, der er beliggende inden for Hälsingborg told-distrikt, inddrages med udgangen af September måned 1949.

(U. f. s. Nr. 37/2074. Stockholm 1949.)

1611. Sverige. Kattegat. Falkenberg indsejling. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1405 1949 udgår.

Position. c. 56° 53' N. 12° 29' E.

Detailler. Falkenberg Ränna lystønde er atter udlagt på plads.

(U. f. s. Nr. 20/2076. Stockholm 1949.)

1612. (P.) Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. W. Frölunda. Radiomaster med hindringslys opføres.

Tidspunkt. I løbet af 1949, uden yderligere meddelelse.

Position. 57° 38' 53" N. 11° 55' 51" E.

Detailler. c. 400 m E. for W. Frölunda kirke opføres to 130 m høje, orange- og hvidmalede gitterværksmaster. Hver mast forsynes med 3, lodret for hverandre i en indbyrdes afstand af 41 m anbragte hindringslys, der viser rødt, fast lys; toplysenes flammehøjde bliver 137 m. Synsvidden: 8 sm.

Kort Nr. 101.

(U. f. s. Nr. 37/2077. Stockholm 1949.)

1613. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Nordmandshage S. Bjærgningsarbejder. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1591 1949.

Position. 56° 58' (12") N. 10° 21' (10") E.

Detaller. Arbejderne med at bjærge uddybningsmaskinen *Vulcanus*, der er sunket umiddelbart N. for den gravede rende over Hals Barre, er påbegyndt. Bjærgningsdamper med 1 løfteponton er fortøjet ved vragefs S.-side; bjærgningsskibets og løftepontons samlede bredde er 16 m. Skibe anmodes om at passere stedet med forsigtighed. Vragvageren med 1 grønt flag, der var udlagt ud for den E.-lige ende af vragef, er sunket.

Anm. Opmærksomheden henledes på, at det af og til under arbejdet vil være nødvendigt at spærre for passage S. om vragef.

(Marineministeriet, 18. September 1949.)

1614. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre—Hals. Nordmands Hage. Sømærke ombyttet. Nyt sømærke udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1436 1949.

Position. a) 56° 59' (18") N. 10° 19' (03") E.

b) 56° 58' (57") N. 10° 19' (42") E.

Detaller. 1. Den røde stage med 1 opadvendt kost på ovennævnte position a), ved sejløbets NE.-side, er ombyttet med en rød stage med 2 opadvendte koste.

2. På ovennævnte position b), W. for Nordmands Hage, er udlagt en rød stage med 1 opadvendt kost.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 94 og 127. Søm.fort., side 29, Nr. 18 og 18 A.

(Marineministeriet, 16. September 1949.)

1615. (T). Danmark. Limfjorden. Hals W. Mov anlægsbro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 56° 59',0 N. 10° 13',7 E.

Detaller. Dybden ved ydersiden af Mov anlægsbro er midlertidigt aftaget til 1,5 m ved den W.-lige del og 2,0 m ved den E.-lige del.

(Opmålingsskibet *Freja*, 17. September 1949.)

1616. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Kobberø Løb. Afmærkning indtil videre ikke i orden.

Position. c. 56° 43',1 N. 8° 17',2 E.

Detaller. På grund af uddybningsarbejder er afmærkningen i Kobberø Løb indtil videre ikke i orden.

(Tyborøn lodseri, 15. September 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1617. Nordsøen. Borkum rute. Vraglystønder inddraget.

Positioner. a) c. 53° 47',2 N. 7° 01',0 E.

b) c. 53° 47',8 N. 6° 50',5 E.

c) c. 53° 45',8 N. 6° 49',0 E.

d) c. 53° 45',6 N. 6° 41',0 E.

Detaller. Vraglystønderne på ovennævnte pladser er inddraget.

(N. f. S. Nr. 36/2475. Hamburg 1949.)

1618. Nordsøen. Borkum rute. Vrag afmærket.

Position. c. 53° 42',4 N. 6° 18',9 E.

Detaller. Et vrag, der er sunket på ovennævnte plads, og over hvilket mindste dybde er 8 m, er afmærket med en med W.-topbetegnelse forsynet vraglystønde, der viser grønt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.

(N. f. S. Nr. 36/2431. Hamburg 1949.)

1619. Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser. Farligt område. Advarsel.

Tidspunkt. 27.—29. September 1949, hver dag Kl. 0800—1800.

Position. Munden af kanalen ved Nymindegab: c. 55° 48',5 N. 8° 10',5 E.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra luftfartøj mod mål i strandkanten W. for Nymindegab redningsstation.

Farcområdet over søen under skydningerne strækker sig fra munden af kanalen ved Nymindegab 1,1 sm S. over langs kysten og 3,8 sm W. over fra stranden. Hovedskudretning: W. Sikkerhedshøjde: 2000 m.

Når der skydes, vil der være hejst to røde flag med hvid spuns på flagstønger, anbragt i N.-lige og S.-lige kant af det farlige område i yderste klitrække.

Skibe advares imod, i det ovennævnte tidsrum, at komme ind i det farlige område.

(Jydske flyverafdeling, 13. September 1949.)

1620. Tyskland. Nordsøen. Bremen fyrskib genudlægges. Lystønde inddrages.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1126 1949.

Tidspunkt. 21. September 1949.

Position. 53° 48' 03" N. 8° 08' 30" E.

Detaller. Bremen fyrskib, rødt skib med 2 master og skorsten mellem masterne, hvid overbygning, mærket *Bremen* og med en sort firkant (diamant) på fortoppen, vil atter blive udlagt på station. Den midlertidigt udlagte lystønde inddrages. Fyrskibet viser hvidt lys med gruppe-formørkelser, fire-formørkelser. Tågesignal: To-toner.

(N. f. S. Nr. 36/2429. Hamburg 1949.)

1621. (P). England E.-kyst. Lowestoft anduvning. Tønde ombyttes med lystønde.

Tidspunkt. c. 26. September 1949, uden yderligere meddelelse.

Position. c. 52° 29' 20" N. 1° 47' 55" E.

Detaller. S. Holm tønde på ovennævnte plads ombyttes med en rødmalet lystønde, stumptønde, der viser hvidt gruppe-blink, to-blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 1923. London 1949.)

(Se tillæg.)

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

1622. England S.-kyst. Sturbridge Shoal. Oplysning om lystønde.

Position. c. 50° 45' 20" N. 1° 08' 05" W.

Detaller. N. Sturbridge lystønde på ovennævnte plads er blevet forsynet med radar-reflektor.

(N. t. M. Nr. 1931. London 1949.)

1623. England S.-kyst. The Shambles—Lulworth Bank. Oplysninger om vrug.

1. *Positioner.* a) 50° 32' 07" N. 2° 20' 00" W.

b) 50° 32' 26" N. 2° 16' 01" W.

Detaller. Mindste dybde over vrugene på ovennævnte pladser er henholdsvis a) 15,8 m og b) 14,6 m.

Ann. Dybderne på 14,0 m og 14,6 m, der er vist henholdsvis tæt SW. for position a) og c. 0,1 sm NW. for position b), udtages af kortet.

2. *Position.* 50° 35' 20" N. 2° 18' 30" W.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrug er forøget fra 14,0 m til 15,8 m.

(N. t. M. Nr. 1911. London 1949.)

1624. Irland E.-kyst. Dublin Bay. Lystønde forandret.

Position. Bailey fyr: c. 53° 21' 40" N. 6° 03' 05" W.

Detaller. Rosbeg lystønde, der er udlagt c. 1,4 sm 201° fra Bailey fyr, viser nu hvidt et-blink hver 5^s.

(N. t. M. Nr. 1901. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

N Tidal Streams, European Waters, Part II.
T Supplement No. 1 to Nova Scotia and Bay of Fundy Pilot.
T Supplement No. 7 to Channel Pilot, Part II.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1625. Oplysning om bredden af de minestrogne ruter samt minestrogne områder i tilslutning til ruterne.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/919 1949 udgår.

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i forhold til rutens afmærkning (i meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
1	Hele ruten	2000		2000		
2	1—4		500		500	
3	Hele ruten		c. 900		c. 900	
4	Hele ruten	c. 900		c. 900		
6	Hele ruten		c. 900		c. 900	
7	Hele ruten	1 sm, hvor farvandets bredde tillader det.				
8	Hele ruten		c. 900		c. 900	
9	Hele ruten	1 sm, undtagen hvor dybden er under 9,1 m (5 fathoms). Fjorden W. for 9° 55' 09" E. er minestrogen.				
9 a	Hele ruten	300		300		
10	Hele ruten		275		275	
25	1—8		1000		1000	
25	8—55° 17',9 N. 9° 52',5 E.		400		400	*)
25	55° 17',9 N. 9° 52',5 E.— 55° 21',7 N. 9° 45',8 E.		Indtil 10 m kurven.		400	
25	55° 21',7 N. 9° 45',8 E.— 55° 27',5 N. 9° 42',9 E.		1000		1000	*)
25	55° 27',5 N. 9° 42',9 E.— Fredericia	I farvandets bredde, ikke E. for Fænø Kalv.				
25	Fredericia—9	1000		1000		*)
25	9—16	1000		1000		***)
25 a	Hele Ruten	I farvandets bredde.				*)
25 b	1—Gravede Rende	300		300		**)
25 c	1—3				500	
25 c	3—Gravede Rende	I farvandets bredde.				*)
25 d	Hele ruten		500		500	*)
25 e						
25 f	1—3	250		250		*)
25 f	3—Aarø Sund havn	I farvandets bredde.				*)
25 g	Hele ruten	500		500		
25 h	Hele ruten	200		200		
26	1—Aabenraa	400		400		*)
26	3—5	400		400		*)

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i forhold til rutens afmærkning (i meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
26	5-6	I farvandets bredde.				*)
26	6-8		400		400	
27	Klintebjerg-2	I farvandets bredde.				***)
27	2-5		500		500	
27	5-56° 04',6 N. 10° 21',2 E.		1000		1000	
27	56° 04',6 N. 10° 21',2 E.—		1000		500	
	Aarhus					
27 a	Hele ruten		500		500	
27 b	Hele ruten	500		500		
28	Hele ruten		1000		1000	***)
28 a						
28 b	1-2	1000		1000		
28 b	2-3	1000		600		
28 b	3-6	1000		1000		
28 c	1-4	1000		1000		
28 d	Hele ruten	1000		1000		
28 f	Hele ruten	100		100		
28 h	Hele ruten	500		500		
28 i	Hele ruten		500		500	
28 j	Hele ruten		500		500	
28 k	Hele ruten	500		500		
28 l	Hele ruten	1000		1000		
28 m	Hele ruten		500		500	*)
28 n	Hele ruten		250		250	
28 o	Hele ruten		200		200	
32	1-10		2000		2000	
32	10 — Drogden fyr		500		500	*)
32	Drogden fyr — Nordre-Røse fyr		400		400	
32	Nordre-Røse fyr — 21		500		500	***)
32	21-55° 52',4 N. 12° 39',7 E.		1250		1250	***)
32	55° 52',4 N. 12° 39',7 E.—		1000		1000	*)
	56° 05',0 N. 12° 35',0 E.					
	56° 05',0 N. 12° 35',0 E.—27		2200		1000	
32 a	Hele ruten	500		500		
32 b	1-3 a	500		500		
32 b	Resten	250		250		
32 e	Hele ruten		250		250	*)
32 f						
32 g	Hele ruten	500		500		***)
32 h						
32 i	0-2		250		250	
32 k	Hele ruten	500		500		
32 l	Hele ruten		500		500	
34	Hele ruten	1000		1000		
35	1-9		1000		1000	
35	Resten af ruten		Frit farvand.			
35 a	1-4		500		500	
35 b						
35 c	1-6	500		500		
36	Hele ruten	1000		1000		
38	Aalborg-B	I farvandets bredde.				***)
38	B-1	600		600		
38	1-2	800		800		
38	2-3	800		400		
38	3-8	400		400		

Ruter	Punkter	Færdigstrøget i forhold til rutens afmærkning (i meter)				Anm.
		N. for	E. for	S. for	W. for	
39	1-2	500		500		
39	2-5	1000		1000		
44	1-3	200		200		*)
44	11° 34' E.—16	200		200		*)
44	16-18	150		150		*)
44	18-21	500		500		*)
44	Gennem Kobberdyb	I farvandets bredde.				
44 a						
44 b						
44 c						
44 d						
44 e						
44 f						
44 g	Hele ruten	250		250		
44 h	Hele ruten				200	
45	1-5		200		200	
45	5-6	200		200		**)
45	10° 33',3 E.—12	200		200		
45	12—Faaborg		60		60	
45	12-15	200		200		
45	15-16	600		600		
45	16-17	200		200		
45 a	10° 48',2 E.—2	200		200		
45 b	1-2	200		200		**)
45 b	10-15	200		200		
45 b	15-17	600		600		
45 c	Hele ruten	200		200		
45 d	5-7		200		200	
45 e	Hele ruten	200		200		*)
45 f	1-2		200		200	
45 g	Hele ruten		200		200	*)
46	1-2		500		500	
46	2-55° 58',3 N. 11° 50',7 E.		300		300	**)
46	55° 58',3 N. 11° 50',7 E.— 55° 57',8 N.	Mellem dobbeltafmærkningen.				
46 a						
46 b						
46 c						
46 d						
48	Hele ruten		2000		2000	
51	Hele ruten		500		500	
		(Ruten grænser mod E. til frit farvand)				
54	1-5	250		250		
54	5-6	750		750		
55	Hele ruten	1000		1000		
70	Hele ruten	500		500		
Ringkøbing						
Esbjerg	Esbjerg—0	I farvandets bredde.				
do.	0—7	1000		1000		
do.	Resten	750		750		

Anm.

*) Dog ikke på vanddybder under 10 m.

**) Dog ikke på vanddybder under 6 m.

***) Minestrøgne og frigivne områder i tilslutning til ruterne inden for linier gennem nedennævnte punkter. Områderne er frigivet for sejlads på samme måde som egentlige, minestrøgne ruter.

Rute 25 og rute 27:

- | | | | | |
|-----|----|---------------------------|-----|---------------------------|
| I. | 1. | 55° 42',7 N. 10° 08',7 E. | 9. | 55° 38',4 N. 10° 18',8 E. |
| | 2. | 55° 43',5 N. 10° 14',0 E. | 10. | 55° 39',5 N. 10° 18',2 E. |
| | 3. | 55° 43',5 N. 10° 21',2 E. | 11. | 55° 38',6 N. 10° 12',6 E. |
| | 4. | 55° 44',3 N. 10° 26',3 E. | 12. | 55° 39',5 N. 10° 12',1 E. |
| | 5. | 55° 44',5 N. 10° 29',5 E. | 13. | 55° 39',3 N. 10° 11',4 E. |
| | 6. | 55° 33',3 N. 10° 33',0 E. | 14. | 55° 39',8 N. 10° 11',1 E. |
| | 7. | 55° 36',6 N. 10° 28',7 E. | 15. | 55° 40',7 N. 10° 09',8 E. |
| | 8. | 55° 38',7 N. 10° 21',4 E. | | |
| II. | a) | 55° 47',8 N. 10° 31',5 E. | | |
| | b) | 55° 45',6 N. 10° 32',7 E. | | |
| | c) | 55° 45',8 N. 10° 30',8 E. | | |
| | d) | 55° 47',8 N. 10° 30',8 E. | | |

Rute 25 og rute 28:

1. 55° 45' 28" N. 10° 47' 36" E.
2. 55° 43' 43" N. 10° 46' 35" E.
3. 55° 45' 00" N. 10° 36' 48" E.

Rute 32 og rute 32 g:

- | | | | |
|----|----|--------------------------------|--|
| A. | 1. | 55° 42' 42" N. 12° 41' 48" E., | på rute 32's E.-kant. |
| | 2. | 55° 44' 10" N. 12° 42' 24" E., | skæringspunkt mellem rute 32's E.-kant og rute 32 g's S.-kant. |
| | 3. | 55° 44' 10" N. 12° 41' 48" E., | på rute 23 g's S.-kant. |
| B. | a) | 55° 48',8 N. 12° 43',6 E. | } dansk-svensk grænselinie. |
| | b) | 55° 44',1 N. 12° 48',6 E. | |
| | c) | 55° 44',1 N. 12° 48',3 E. | |
| | d) | 55° 45',0 N. 12° 47',4 E. | |
| | e) | 55° 45',0 N. 12° 42',6 E. | |

Rute 32:

Mellem pkt. 22 og pkt. 25 findes minestrøgne og frigivne områder, der mod W. begrænses af en linie gennem punkterne:

1. c. 55° 52',2 N. 12° 38',6 E.
2. c. 55° 52',2 N. 12° 37',2 E.
3. c. 55° 54',5 N. 12° 35',2 E.
4. c. 55° 56',2 N. 12° 35',3 E.
5. c. 55° 58',2 N. 12° 34',6 E.
6. c. 56° 01',9 N. 12° 37',1 E., herfra 10 m kurven langs kysten til
7. c. 56° 06',4 N. 12° 28',2 E.

Mod E. grænser området til frit farvand på svensk side af Sundet mellem følgende punkter:

1. c. 55° 48',6 N. 12° 43',4 E.
2. c. 56° 08',2 N. 12° 29',5 E.

1626. (P). Danmark. Gædser fyr S. t. E. Rute 1. Lys- og fløjtetønde forandres.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 269.

Tidspunkt. Begyndelsen af Oktober 1949.

Position. c. 54° 24',9 N. 12° 01',8 E.

Detaller. Lys- og fløjtetønden i rute 1, punkt 8, vil på ovennævnte tidspunkt forandre fyrkarakter til hvidt gruppe-blink, to-blink hver 10^s.

(Marineministeriet, 17. September 1949.)

1627. Polen. Danzig og Gdynia ruten. Lysspirtonde ombyttet med lystønde.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 277.

Position. c. 54° 34',7 N. 18° 44',5 E.

Detaller. Lysspirtonden, der var mærket 4, i *Danzig og Gdynia* ruten, punkt 2, er ombyttet med en rød- og hvidmalet lystønde med krydstopbetegnelse og mærket *H L*. Fyrkarakteren er uforandret hvidt et-blink hver 2,1 s.

Kort Nr. 200.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 29/122. Danzig 1949.)

(Se tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1628. Danmark. Kattegat. Fornæs S. E. Vrag nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1572 1949 udgaar.

Position. 56° 20' 01" N. 11° 07' 11" E.

Detaller. Vraget af motorgalease *Poseidon* er nedsprængt til en mindste dybde over vrageresterne af 19,3 m.

Kort Nr. 102, 103 og 100.

(Fyrdirektoratet, 21. September 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1629. (P). Nordsøen SE.-lige del. Hvide Sande WSW. Vragafmærkning forandres.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/670 1949.

Position. Vraglystønden c. 55° 50',6 N. 7° 33',5 E.

Detaller. Den 21. September 1949 eller snarest derefter vil vrag-lys- og fløjtetønden, der viser grønt to-blink, samt vravgageren med 2 grønne flag, der er udlagt på ovennævnte plads c. 600 m NE. for vraget af *s/s Sierra Cordoba*, blive flyttet til en position tæt NE. for vraget. Samtidigt vil der blive udlagt en vravgager med 1 grønt flag og en vrag-lys- og fløjtetønde, der viser grønt et-blink tæt SW. for vraget.

Kort Nr. 93.

(Fyrdirektoratet, 21. September 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1630. (T). Færøerne. Syderø. Galgetange forfyr midlertidigt slukket.

Position. c. 61° 32',5 N. 6° 47',3 W.

(Marineministeriet, 20. September 1949.)

1631. Færøerne. Nolsø. Borin fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1170 1949.

Position. 61° 56' 53" N. 6° 37' 42" W.

Detaller. 1. Borin fyr er omdannet til elektrisk drift med gas som reserve. Fyrkarakteren er forandret til hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 2^s, lys 1^s, mørke 1^s. Samtidigt er fyrets lysevne forøget til 14,5 sm for hvidt, 11 sm for rødt og 9,5 sm for grønt lys.

Reservebrænderens lysevne er 10 sm for hvidt, 6 sm for rødt og 4,5 sm for grønt lys.

2. Det nye tågesignal ved Borin fyr vil først senere blive sat i virksomhed.

Kort Nr. 82 og 80.

Publikationer. Færøske Lods, side 57. Fyrfort. Nr. 884.

(Marineministeriet, 20. September 1949).

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1632. (P). Danmark. Kattegat. S.-lige del. Rute 25. Falske Bolsaks NE. Sømærke ombyttes.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1490 1949.

Position. c. 55° 43',4 N. 10° 44',6 E.

Detaller. Lysspirtønden på ovennævnte plads, i rute 25, punkt 15, vil i begyndelsen af Oktober måned 1949 blive ombyttet med en rødmalet lystønde, mærket 15, der ligesom lysspirtønden vil vise hvidt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.

(Fyrdirektoratet, 21. September 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 36, dated 3rd September, 1949.

(Last Corrections: Weekly Edition No. 35, dated 27th August, 1949.)

Volume I.

<i>Correction</i>			<i>Correction.</i>
<i>No.</i>	<i>Page.</i>		
1539	10	ELBE—WESER Route.	<i>Amend colour of JE 16 and JE 15 Buoys to read:— R.W.V.S.</i>
1540	15	BREMEN N. Approach.	<i>Amend colour of JE 15 Buoy to read:— R.W.V.S.</i>
1541	16	CUXHAVEN Approach.	<i>Amend colour of JE 16 and JE 17 Buoys to read:— R.W.V.S.</i>
1542	43	KØBENHAVN N. Approach. Buoy 32 g/4.	<i>Delete from description:— "Yellow top."</i>

Volume II.

NIL.

(Rettelsesblad Nr. 167 udgår).

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 269.

Rute I.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
3	II	1—2	Vrag <i>Leda</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 30',8$ — $10^{\circ} 23',6$.
3	II	2—3	Vrag <i>Hanau</i> . „o. v.“ rettes til: „Dybde o. vg. 0,2 m.“
3	II	3—4	Vrag <i>Mongolia</i> udgår, og der tilføjes nyt vrug således: 3—4 — $54^{\circ} 34',0$ — $10^{\circ} 38',3$ — Vrag. Dybde o. vg. 9,2 m. — Ikke afm. — 1,4 sm — N.
4	II	4—5	Vrag <i>Massima</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 37',3$ — $10^{\circ} 48',3$. Afstand og retning fra rutens midterlinie rettes til: 2,5 sm — N.
5	II	6—7	Nyt vrug tilføjes efter vrug <i>Lehnskov</i> således: Ved pkt. 7 — $54^{\circ} 27',8$ — $11^{\circ} 32',5$ — Vrag. Dybde o. vg. 13,2 m. — Ikke afm. — 0,3 sm — S.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 271.

Rute 28.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
4	II	1—2	Vrag <i>Massima</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 37',3$ — $10^{\circ} 48',3$. Afstand og retning fra rutens midterlinie rettes til: 1,3 sm — E.
4	II	7—8	Vrag <i>Antares</i> . Dybde over vraget rettes til: 13 m. Vragafmærkingen udgår.
4	II	29—30	Vraget på pladsen $56^{\circ} 20',0$ N. $11^{\circ} 07',2$ E. udgår.

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 290.

Rute 8.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	1—2	Nyt vrug tilføjes efter vrug <i>Triton II</i> således: 54° 31',7 — 10° 18',6 — Vrag. Dybde o. vg. 4,8 m. — Vgl. W.-tblt. gr. en-fmk. hver 4 ^s . — 1,2 sm — E.

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 286.**Rute 3.**

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	II	—	Afsnit II rettes til: II. Vrag og andre skibsfartshindringer i rutens nærhed. På pladsen $54^{\circ} 05',9$ N. $11^{\circ} 06',2$ E., tæt ved ruten, imellem punkterne 2 og 3 findes et vrag, der er afmærket med en grønmalet vgl. m. S.-topbetegnelse, udlagt SE. for vg. og visende grønt lys med en-fmk. hver 4^s . Mindste dybde o. vg. 8 m.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 278.

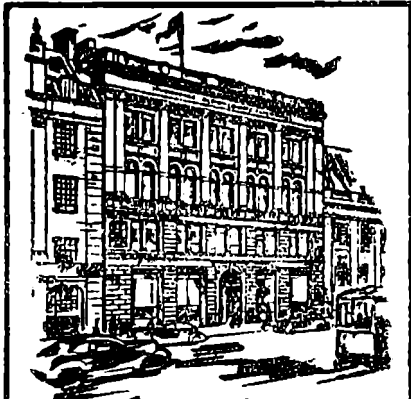
Rute 7.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	1—2	Vrag <i>Sofie</i> . Positionen rettes til: $54^{\circ} 26',9$ — $10^{\circ} 37',6$. I rubrik „Hindringens art“ tilføjes: Dybde o. vg. 15 m. I rubrik „Afmærket“ rettes „cylinder-tbt.“ til: ballon-tbt.
2	II	2—3	Vrag <i>R. 118</i> udgår.
2	II	2—3	Vraget efter <i>Doriana</i> rettes til: $54^{\circ} 25',4$ — $10^{\circ} 52',4$ — Vrag. Dybde o. vg. 4,8 m. — Vgl. S.-tbt. gr. en-fmk. hver 4 ^s . — — 0,3 sm — N.

DANSK SØFARTS TIDENDE



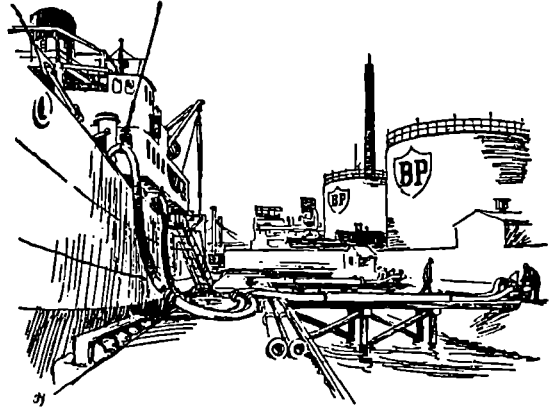
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

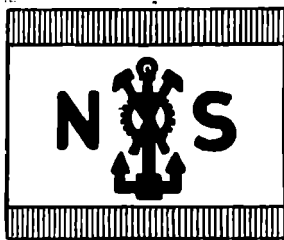
Kongens Nytorv & København K.
Telefon Central 9316



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER

&

—MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1868

INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83
Rigstelefon 38

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 600

FRIIS & FREDERIKSEN

Skibsmæglere

ODENSE—BOGENSE

Indehavere:

H. Christensen . Th. Jessen, statsaut.

Telefon 30 og 2830

Telegram-Adr. FRIIS

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 410

TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen
P. M. Michelaen

ODENSE

Telefon:
988—688

Telgr. Adr.
Brokerhoppe

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601

TLGR. ADR.
SCHULTZ

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. »Hassager«

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr. Adr.
»Hude«
Svendborg

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

FRA UGE TIL UGE

ARBEJDETS DEVALUERING

Den hovedkulds og hårdhændede devaluering af pundet fulgt af de fleste af sterlingområdet valutaer begynder allerede nu at vise sine resultater i form af prisstigninger og nye prisstigninger, uden at man, i hvert fald foreløbig, kan spore nogen virkninger i positiv og sanerende retning af denne så stærkt omdiskuterede operation.

Et af de mange spørgsmål, der naturligt nok stilles af mand og mand imellem, da devalueringens bomben sprang, var, hvad der var årsagen til, at det engang så sikre pund nu viste sig at være svagt og vaklende.

Ingen vil kunne bestride, at efterkrigstidens England har haft mange og store vanskeligheder at kæmpe med, der har bragt det ud i det finansielle uføre, der resulterede i den skrappe nedskrivning hin 18. september. Seks års uohørt kostbar krig, som England ene blandt de allierede kæmpede fra begyndelsen til den bitre ende, er selvsagt en af årsagerne til landets svage økonomiske stilling i dag. En anden er efterkrigstidens økonomiske kaos og mangel på stabilitet, men en tredje og ikke uvæsentlig årsag til miseren må sikkert søges i den devaluering af arbejdsintensiteten, der er sket, forøvrigt ikke alene i England men også andre steder, og som har givet sig udslag i synkende produktivitet og deraf flydende høje, altfor høje omkostninger.

Samtidig med at dette høje omkostningsniveau hemmede den for landet så livsvigtige eksport ved at slå bom for konkurrencemulighederne, slog labour-regeringen ind på en storslået, men såre kostbar velfærdspolitik bl. a. med forkortet arbejdstid på programmet o. s. v., der utvivlsomt kunne være berettiget i gode og rolige tider, men som afgjort ikke virkede fremmende på genopbygningen af landet og dets eksistensmuligheder.

Det har da heller ikke skortet på advarsler fra fremstående industrimænd i den tid, der svandt før valutakatastrofen indtraf for næsten fjorten dage siden. En af Englands kendteste skibsfartsmænd, *Sir Vernon Thomson*, formand for *Union Castle*, udtalte således for nogen tid siden ved søsætningen af det 17.800 tons d.v. linieskib *Bloemfontein* ved *Harland & Wolffs* værft i *Belfast*: »Siden krigen har vi viet en omfordeling af nationens rigdomme meget stor opmærksomhed, men åbenbart ganske overset, at det er endnu vigtigere at skabe rigdomme, der kan fordeles. Efter at vi havde ofret vore rigdomme for frihedens og retfærdighedens sag under krigens og ødelæggelsens år, fandt vi ud af, at tiden nu var kommet til at arbejde fem dage om ugen i stedet for seks. Jeg vil spørge fagforeninger og værftsarbejdere, om man i disse kritiske tider på den måde kan bygge de skibe, af hvis økonomiske drift så meget af nationens velfærd afhænger.

Engelsk skibsfart er ikke et subventioneret erhverv. Den må selv kunne hævde sig i verdenskonkurrencen. Jeg vover at påstå, at vore priser må reduceres, hvis vore værfter skal kunne sikre sig de nye ordrer, der er nødvendige for at holde denne så vigtige industrigren beskæftiget, og at

øget velstand og levestandard kun kan opnåes gennem en øget indsats fra alles side.

Mon tiden ikke skulle være kommet til at overveje en forøgelse af arbejdstiden, inklusive en tilbagevenden til halv arbejdsdag om lørdagen, hvis vi vil gøre os håb om at kunne klare os uden international velgørenhed og leve som medborgere med selvspekt?»

Disse *Sir Vernons* kloge og velovervejede ord har sikkert bud, også ud over Englands kyster.

OMKRING MARSHALL-PLANEN

I henhold til amerikanske efterretninger skal der i disse dage været indledet forhandlinger i Washington mellem repræsentanter for Marshall-administrationen og for otte europæiske lande, deriblandt Danmark, angående fortolkningen af den kendte 50-pct.-regel, der forbeholder 50 pct. af Marshall-transporterne for amerikanske skibe. Den amerikanske fortolkning skal efter disse efterretninger gå ud på, at 50-pct.-reglen gælder for hvert enkelt land, således at for eks. halvdelen af alle Marshalltransporter til Danmark skal ske på amerikansk køl, og hvis denne fortolkning bliver godtaget, opfylder de otte i sagen indblandede lande, Danmark, England, Sverige, Holland, Frankrig, Irland, Belgien og Luxemburg, ikke lovens bestemmelser, men heroverfor står det europæiske standpunkt, der går ud på, at 50-pct.-reglen er opfyldt, når halvdelen af samtlige Marshall-transporter med alle de deltagende lande slået sammen i en pulje bliver transporteret af amerikanske skibe, og hvis det bliver denne fortolkning, der går af med sejren, vil loven være sket fyldest, idet mere end 50 pct. af samtlige Marshall-leverancer i øjeblikket føres på amerikansk køl.

ULYKESFORSIKRINGSLOVENS ÆNDRING

Ifølge lov nr. 176 af 12. april 1949, jfr. socialministeriets bekendtgørelse nr. 198 af samme dato af lov om forsikring mod følger af ulykkestilfælde, der træder i kraft den 1. oktober 1949 med virkning for ulykkestilfælde, der indtræder den 1. oktober 1949 eller senere, ændres dagpengerettens indtræden fra den 14. uges begyndelse efter ulykkestilfældet til den 7. dag efter dette.

Dette forhold har medført, at socialministeriet har fastsat nye regler for anmeldelse af ulykkestilfælde, således som anført i den af Direktoratet for Ulykkesforsikringen på forsiden af de nye anmeldelsesblanketter givne vejledning, i hvilken forbindelse man henleder opmærksomheden på, at tidsfristen for anmeldelse nøje må overholdes af hensyn til påbegyndelse af udbetaling af de dagpenge, der eventuelt tilkommer de tilskadedkomne.

Anmeldelser, som rederiet måtte modtage fra lægen eller eventuelt fra skibsføreren, må således uden ophold videresendes til Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Skibsfart, Amaliegade 33, hvorimod der ikke skal foretages anmeldelse til Direktoratet for Ulykkesforsikringen.

Dødsfald skal dog tillige anmeldes til Direktoratet for Ulykkesforsikringen, Kongens Nytorv 3, København K., og anmeldelsen vil være at indsende

dertil inden 48 timer efter dødens indtræden, resp. efter at skibet er indkommet til land.

Som det vil ses, skal anmeldelsen og lægeerklæringen på side 4 kun udfærdiges, såfremt ulykkestilfældet må antages at ville medføre arbejdsudygtighed *ud over 6 dage*.

Hvis lægen ikke er i stand til at udstede den på dansk affattede lægeerklæring I, bedes i stedet benyttet een af de med udenlandsk tekst trykte lægeerklæringer, der forefindes ombord i skibene.

OLIEPRISERNE

Trods alle skønne håb og ønsker følger prisstigningerne hurtigt i devalueringens kølvand. D. 1. oktober udsendtes der således meddelelse fra London om, at prisen på bunkerolie, der sælges udenfor England for sterling, ville blive forhøjet med ca. 40 pct. fra udgangen af oktober, hvorved olien ville blive bragt på linie med andre sterlingvarer, der er blevet forhøjet med næsten det fulde devalueringssbeløb for sterling.

Denne kraftige stigning vil ramme den danske skibsfart hårdt, og hvis prisstigningen ikke efterfølges af en tilsvarende opgang i fragterne, hvad der i hvert fald ikke foreløbigt har været tegn til, kan situationen blive meget alvorlig. Forhøjelsen af olieprisen, der herhjemme vil blive effektiv fra udgangen af oktober måned, idet olieselskaberne d. 30. september har opsagt deres kontrakt med rederierne med 30 dages varsel, vil for fueloil andrage 31 shillings pr. ton og for dieseloil 49 shillings pr. ton.

Det er jo ikke svært at se, hvilken overmåde tung belastning denne store prisstigning er for skibsfarten, der allerede er ude for megen modvind, når man erindrer, at et moderne dieselmotorskib på 5000 tons d.w. bruger ca. 10—12 tons olie i døgnet og et liberty-skib ca. 25 tons fueloil i døgnet.

HANDELSFLÅDENS VÆKST

Ifølge en opgørelse over den egentlige handelsflåde pr. 1. oktober udarbejdet af Dansk Dampskibsrederiforening, tæller flåden 538 skibe på ialt 1.106.379 brt. Dette tonnagetal, som er det højeste i den danske søfarts historie, viser en forøgelse på 52.358 brt. fordelt på 13 skibe siden årets begyndelse. Ialt er der i dette tidsrum tilgået 26 skibe på 73.732 brt., hvoraf 5 mindre er secondhand tonnage indkøbt i udlandet. Samtidig med denne tilgang har der fundet en reduktion sted på 13 skibe med ialt 21.374 brt. Af disse 13 skibe er 7 på 19.794 solgt til udlandet, 5 på 1.125 forlist og 1 på 455 brt. ophugget. Det skal i forbindelse hermed oplyses, at der den 1. januar d. år var nykontraheret 76 skibe på ialt 363.000 brt., som påregnes leveret inden udgangen af 1952. Dette tal betyder naturligvis ikke, at flåden til den tid vil være forøget med hele denne tonnagemængde, idet en afgang ved salg, ophugning og forlis vil finde sted, men det vil, bortset fra en ganske betydelig tilvækst, også komme til at betyde en reduktion af skibenes gennemsnitsalder, som i dag er temmelig høj.

DANSK SKIBSFARTS TAB I KRIGSÅRENE

Søfartsmyndighederne i de forskellige lande har efterhånden fået en nøjagtig oversigt over søfartens tab i den anden verdenskrig. Det fremgår således af den danske statistik, at Danmark i årene 1939—45 mistede 309 skibe på tilsammen 545.000 brutto tons af en flåde på 578 skibe på 1.093.000 tons. I samme periode satte 1715 danske søfarende, heri beregnet fiskere, livet til, hvilket vil sige, at hver 7. danske sømand eller fisker ikke kom hjem.

De danske tab er forholdsvis større end Norges, idet Norge mistede 706 handelsskibe på 2.315.000 brutto ts. eller 47,7 pct. af den samlede tonnage mod Danmarks 49,8 pct. Og tabet af norske søfolk — 3200 — er også forholdsvis mindre end det danske. For de øvrige søfartslande ser statistiken således ud: Sverige 465.000 brt. af 1,6 mill. brt.: 34,4 pct. Holland 1.563 mill. brt. af 2,7 mill. brt.: 57,7 pct. England 10,8 mill. brt. af 17,2 mill. brt.: 62,7 pct. Frankrig 1,7 mill. brt. af 2,7 mill. brt.: 62,9 pct.

Endnu større bliver tabsprocenten for Danmarks vedkommende, hvis man kun medregner den del af flåden, der sejlede i allieret tjeneste. Af søfolkene på den nåede hver 5. mand aldrig hjem, hvilket igen vil sige, at den danske handelsflåde her havde større tabsprocent end noget andet land. For de danske skibe, der startede fra England, lå tabsprocenten endda over Royal Air Forces.

D/S HETLAND

Dampskibsselskabet Hetlands to nyerhvervelser, S.s. *Krusaa* og S.s. *Else Basse*, som rederiet for nogen tid siden købte i U.S.A., anløb København for første gang under dansk flag d. 3. oktober på vej til henholdsvis Göteborg og Nordsverige med last. S.s. *Krusaa*, ex Empire Blackwater, ex Pompeji, er på ca. 5200 tons d.w., bygget i Flensborg 1939 og kan løbe ca. 11 knob. S.s. *Else Basse*, ex Dr. Heinrich Wiegand, ca. 2500 tons d.w., er bygget i Oslo i 1938 ved Nylands Verksted. Farten er ligeledes ca. 11 knob.

Rederiets motorskib, m.s. *Lyngaa*, 1143 br. reg. tons, der tidligere er blevet solgt til et fransk rederi, er nu blevet overtaget af de nye ejere og er afgået til St. Nazaire.

KØBENHAVNS HAVN

I havnebestyrelsens møde d. 30. september gav havnedirektør *Mogens Blach* en oversigt over havnevirksohmheden i den forløbne del af året. Trafiken på havnen viser glædeligvis stigende tal, sagde han. I de første 8 måneder er der løbet ca. 650 flere skibe ind i havnen end i den tilsvarende periode i fjor. De absolutte tal er 13.421 i 1948 mod 14.067 i 1949. Forøgelsen i tonnage beløber sig til 450.000 nrt., nemlig fra 4.650.000 til 5.100.000 nrt.

Økonomisk kan de forløbne 8 måneder karakteriseres som ikke utilfredsstillende. Pr. 1. september lå kontoen for vareafgift ca. 170.000 kr. over budgettallene for 1949, mens fartøjsafgifterne ligger lidt i underkanten af budgettets. Lejeindtægten vil rimeligvis komme til at ligge 125.000 kr. over det budgetterede beløb for 1949, medens udgiftssiden ikke afviger stærkt fra budgettets.

Under en omtale af arbejder i havnen sagde Direktør *Blach*, at saneringen af Ndr. Toldbod forhåbentlig kan sættes i gang i løbet af kort tid. I Frihavnen er der trods indvielsen af Pakhus 47 stadig brug for yderligere pakhusplads, ligesom der trænges til en udskiftning af forældede kraner og anskaffelse af mekanisk godsbehandlingsmateriel, efterhånden som belægningen på kajerne forbedres.

Hvad den nærmeste fremtid angår, udtalte havnedirektøren tilsidst, må der vel regnes med mindre import fra dollar-området, men på den anden side håber jeg, at devalueringen vil bevirke en letelse af restriktionerne og af handelens vilkår, og at havnen uden nogen indskrænkning vil kunne benyttes til reeksport.

INDENLANDSK SØMANDSMISSION

Indenlandsk Sømandsmmission, der forøvrigt har flyttet sit kontor til *Bernstorffsgade 21* (telefonnummeret uforandret Byen 2910) har nu udsendt

UGENS FRAGTBERETNING

Forholdene paa fragtmarkederne er stadig uklare. En vis stigning i sterlingraterne har kunnet konstateres, men der er stadig så mange usikre faktorer, at det endnu ikke er muligt at danne sig et klart billede af udviklingen.

I transatlantisk fart er forholdene meget stille. På grund af den amerikanske kulstrejke findes der ikke kul til export, og denne trade er derfor helt uden efterspørgsel. For britisk regning er der sluttet adskillige både for korn fra Northern Range til UK./Cont. til 8/-. Fra St. Lawrence er betalt canadiske \$4.75 for korn til Rotterdam eller Antwerpen, og for en parcel på 4000 ts. Baltimore/Antwerpen accepteredes US. \$4.50.

Sukker fra Cuba til Rotterdam meldes gjort til \$9.50 for febr. lastning. For prompt lastning antydes kun \$9 Cuba/Piræus.

Korn fra Golfen til Rotterdam er sluttet til \$6.50 for 4000 ts., og for sulphur til UK. er betalt 37/-. For en kontrakt for 27.500 ts. ammoniak sulfat Golfen/Philippinerne betales \$14 på gross terms.

Efterspørgslen fra Plate er stadig minimal. Finsk liberty båd sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Bordeaux/Antwerpen Range til Fmk. 1.350 pr. ton, og polsk 6000 ts. motorskib betaltes med 35 pesos n.a. San Lorenzo/Rotterdam. For en 10.500 tonner Necochea og Mar del Plata til Antwerpen Hamburg Range betales 40/3d. basis 63 cbft.

Fra Vestkysten af Sydamerika søges tonnage for salpeter fra Chile til Alexandria til 67/6d. og til Bombay/Madras til omkring 80/-. Sukker fra Peru til Grækenland kan sluttet til \$10 på gross terms, og samme rate indikeres for concentrates fra Chile til Antwerpen.

Fra Nordpacific er betalt 57/6d. fio. for lumber og stykgods til U.K. I intercoastal trade har der været en lille stigning i raterne. 550.000 cbft. båd fik \$60.000 lumpsum fio., og for en liberty båd betaltes \$53.000 fio. Ammoniak sulfat fra San Fran-

cisco til Formosa betaltes med \$12.25 på berth terms.

Østens markeder er stadig meget stille. Fra Indien kan nævnes malm sluttet fra Vizagapatam til Northern Range til \$6 med fri lastning. Fra Australien kan sluttet byg til Antwerpen/Rotterdam til 55/-, ligesom der endnu er enkelte ordrer tilbage til Ceylon. For byg af ny høst indikeres 50/- for sækkelast fra Sydaustralien til Japan.

Fra Sydafrika er sluttet kul Lourenco Marques/New Zealand til 45/-, Durban/Rio har betalt 26/-, Lourenco Marques/Singapore fik 9000 tonner til 27/-. Manganmalm Durban/Northern Range er sluttet til \$5. Fra Mauritius sluttedes stor tonnage til 47/6d. for sukker til UK.

Middelhavsmarkederne er stille uden større rateforandringer. Londonmæglere melder herom, at tilpasningsprocessen efter devalueringen endnu ikke er forbi. Af ugens slutninger kan nævnes: Vassiliko Bay/Rouen eller Dunkirk 24/- for 7500 ts. pyrites, Casablanca/Port Talbot 20/- for 5800 ts. jernmalm, Huelva/Danmark, 21/6d. for 2500 ts. pyrites.

I vore nære farvande viser raterne for kul og koks fra UK. til Danmark svagt stigende tendens. 3000 tonnere er sluttet fra Østkysten til god dansk havn til rater omkring 12/6d. a 12/9d.

Trælastraterne fra Østersøen ligger uforandret omkring 110/- for skåret last fra Sydfinland til London med sædvanlige tillæg, og for props ligger raten på 95/- Sydfinland/ECUK. For 5800 ts. malm fra Luleå til ECUK. betaltes 20/-.

Efterspørgslen efter tonnage på timecharterbasis er stærkt begrænset. For europæisk regning indikeres 14/- for 9000 ts. ca. 10 miles motorskib. Amerikanske befragtere er i markedet for moderne 3500 ts. oliebrændere, minimum fart 12½ mil, og indikerer herfor omkring \$5 for 6/9/12 måneders charter.

sin beretning for året 1948-49. Det fremgår heraf, at alle planer m. m. til ombygning og udvidelse af sømandshjemmet Bethel i Nyhavn er færdige, og at man vil påbegynde arbejdet om et årstid omkring december 1950.

I beretningen oplyses der endvidere, at der i det forløbne år på danske sømandshjem har boet 181 kaptajner, 217 styrmænd, 316 maskinmestre, 352 hovmestre og kokke, 2240 matroser og dæksfolk, 888 fyrbødere, 2310 fiskere og 885 sømands- og fiskerhustruere. Det samlede antal logis-nætter var ca. 125.000. Der blev hjemsendt eller opbevaret mellem ¾ og 1 million kr. for søfolk og udsænket 27.962 kopper gratis kaffe.

Selskabets indtægter har udgjort 166.626 kr. foruden specielle indtægter til feriehjemmene, indtægter af tidsskrift- og forlagsvirksomhed og gaver direkte til sømandshjemmene. Af udgifter nævnes 55.470 kr. til lønninger, 25.246 kr. til dyrtidstillæg og børnegratiater, 17.559 kr. til rejser og 4032 kr. til porto og tryksager. I tilskud til sømandshjem er udbetalt 10.641 kr. og til aldersklassen 14.943 kr.

Indenlandsk sømandsmission står på flere områder i et godt samarbejde med Dansk Sømandsmission i fremmede havne og er repræsenteret i handelsflådens velfærdsråd. Selskabet betragter sig som »Folkekirkens forlængede Arm« og har derfor også sin egen »Offerdag« i de danske kirker, nemlig den 3. søndag i oktober. Bidrag kan også indsendes direkte til postgiro nr. 3300.

STÅLVALSEVÆRKET

Det danske Stålvalseværk i Frederiksværk er nu inde i en stadig forøgelse af sin produktion af valseværksprodukter. I sidste måned nåede man op på 4500 tons, hvad der er over gennemsnittet, og i løbet af oktober sætter man det nye pladevalseværk i gang, hvorefter produktionen efterhånden kan sættes op til det dobbelte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted torsdag den 13. oktober kl. 20 i Søfartsklubbens lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Foredrag af forfatteren Chr. Hansen Vildrose: »6 år mellem kannibaler og hovedjægere«. Kl. 21—22: Frelæssang under ledelse af kommunelærer Fritz Rudloff. Aftenens dirigent bliver lederen af Søfartens bibliotek, kaptajn E. Juel-Hansen.

Minesprængt

Det hollandske motorskib Orca, ca. 700 tons d.w., hjemmehørende i Groeninge, blev natten mellem den 30. septbr. og 1. oktbr. ramt af en minesprængning i Femernhælt, mens skibet var på rejse fra Ymuiden til Gdynia med traktorer. Skibet sank ikke, men blev i havareret tilstand slæbt ind til Nakskov af to tyske slæbebåde. To mand af besætningen blev lettere såret.

Europas største tankskib

På Penhøel-værftet i St. Nazaire, der forleden søsatte et 21.500 tons tankskib, er kolen lagt til et tankskib på 31.200 tons dødvægt. Det bliver det største tankskib, der er bygget i Europa, og et søsterskib er bestilt.

FRA SØRETTETTERNE

Kollisionen ved Hals

I Sø- og Handelsretten blev der d. 29. septbr. afholdt supplerende søforhør i anledning af ulykken ved Hals Barre natten mellem 31. august og 1. september, da D. F. D. S.s damper *Nevada* påsejlede muddermaskinen *Vulcanus*, der sank, hvorved 6 mand af besætningen omkom. Forhøret afholdtes efter begæring af *Vulcanus's* Rederi.

Dæksmand *Kjeld Jensen*, der ikke har været afhørt i Aalborg, forklarede i det væsentligste, at han havde vagt på den pram, der lå forløjet ved siden af *Vulcanus*. Lige før kollisionen gik han over på muddermaskinen for at tale med gravemesteren. Lidt før var *Vulcanus* blevet halet til side for at gøre plads for den indgående damper, hvis toplanterne man havde set. *Jensen* stod med ryggen vendt mod damperen og hørte gravemesteren sige, at han troede, det gik gall, og næsten i det samme øjeblik skete påsejlingen. Han og gravemesteren kom i vand til halsen og løb over til maskinens anden side, hvor *Jensen* sprang i vandet og sugedes ned, men ret hurtigt kom op igen.

Højesteretssagfører *Stig Rode*, der mødte for *Vulcanus's* rederi, fremlagde en skrivelse fra fyrdirektoratet, ifølge hvilken fyrmesteren på Hals Barre fyr i en indberetning har beskrevet *Nevadas* manøvrer på en måde, der efter højesteretssagførerens mening ikke stemte med den af *Nevadas* fører, kaptajn *A. Pedersen* ved søforhøret i Aalborg afgivne forklaring.

Forholdt dette forklarede kaptajn *Pedersen*, at de i skrivelsen omtalte passager forbi fyret først for vestgående og så for østgående må være en følge af de manøvrer, der udførtes, da roret ikke vilde gå i borde, og kaptajnen fastholdt i øvrigt sin i skibsdagbogen indførte og i retten i Aalborg afgivne forklaring.

PERSONALIA

50 år

Inspektør i rederiet Motortramp, kaptajn *S. R. Christensen*, fylder den 10. oktober 50 år. Kapt. Christensen var fører af *m/s Navitas*, indtil han i 1947 gik i land for at overlage stillingen som skibsinspektør og er nu bosiddende i Stensved.

D. S. B.

Ved kongelig resolution af 21. september 1949 er skibsmaskinmester under statsbanernes 5. lønningsklasse *Edvard Rasmussen*, København—Malmö-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af december måned 1949.

Dødsfald

Indehaveren af Københavns havns vandforsyningssekskab, Maskinmester *Otto Møller*, er afgået ved døden, 74 år gammel. *Otto Møller* havde i mange år drevet sin virksomhed ved Københavns havn, hvor han forsynede skibene med ferskvand.

Maskinmester *Otto Møller* var stærkt interesseret i arbejdet for at skabe gode kår for gamle sømænd og sømandskenner, og han var til sin død medlem af forretningsudvalget for prins Valdemar og prinsesse Maries fond.

Positionsliste pr. 4. oktober 1949

Dania

Cyrl afg. London 4.10. til Kbhvn. — *Danholm* afg. Colombo 30.9. til Bangkok. — *Danklint* afg. Gdansk 4.10. til Frankrig. — *Danvig* ank. Jucaro (Cuba) 4.10. — *Tovelil* rep. Hamborg.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 29.9. — *Brattingsborg* ank. Middlesbrough 29.9., derefter til Antwerpen. — *Dansborg* afg. Oakland 17.9. til Nagasaki. — *Ellensborg* afg. Methil 1.10. til Sølvborg. — *Flynderborg* afg. Gibraltar 29.9. til Gaboon. — *Frederiksborg* ank. Garston 25.9., derefter til

Partington. — *Lilleborg* ank. Hull 2.10., derefter til Humber. — *Nordborg* ank. Julianchaab 18.9., derefter til Egedesminde. — *Skodsborg* ank. Gdansk 1.10., derefter til Grimsby. — *Taarborg* afg. Vassiliko 27.9. til Dunkirk. — *Uraniborg* afg. Tarafa 26.9. til New Orleans. — *Ørneborg* afg. Immingham 29.9. til Bilbao.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensborg. — *Bornholm* afg. Tabou 2.10. til Port Gentil. — *Bretagne* ank. Haifa 29.9. — *Gronland* ank. Emden 4.10. — *Halland* ank. Konakry 3.10. — *Irania* afg. Aarhus 30.9. til Abadan. — *Normandiet* afg. Aden 2.10. til Colombo. — *Skaane* afg. Harstad 28.9. til Immingham. — *Slesvig* afg. Melbourne 23.9. til Beira, evt. Durban.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Gdynia. 2.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Aarhus 2.10. — *I. P. Suhr* afg. Kbhvn. 4.10.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Aarhus 5.10. til Gdynia. — *Concordia* forv. afg. Gdynia 5.10. til Holland. — *Dania* forv. afg. Kbhvn. 8.10. til Gdynia/Gdansk. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. afg. Odense 8.10. til Gdynia.

D. D. P. A.

Christian Holm afg. La Méde, Frankrig, 1.10., forv. ank. Kbhvn. 12.10., derfra til Nyborg og Esbjerg. — *Esso København* afg. Nyborg 2.10., forv. ank. Aruba 20.10. — *Esso Nyborg* forv. ank. Fredericia 5.10., derfra til Korsør og Nyborg, derefter til Aruba. — *Scandia* ank. Kbhvn. 3.10., derfra til Kalundborg, derefter til Curacao.

D. F. D. S.

Argentina afg. Kbhvn. 24.9. til New York/Port Isabel/Houston/New Orleans/New York. — *Arizona* ank. Genoa 21.9. — *Arkansas* ank. Casablanca 1.10., derfra forv. 4.-5.10. til Madeira, Lisbon, Antw. og Danmark. — *Berghus* afg. Aarhus 30.9. til Havre. — *Bolivia* forv. afg. Houston 4.10. til New Orleans/Hampton Roads/New York, la-ster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Brasilien* afg. Jarrow on Tyne 23.9. til Brownsville/Corpus Christi/Houston/Panama-city for lastning til Danmark. — *Brynhild* afg. London 3.10. til Kbhvn. og Horsens. — *California* afg. Antw. 2.10. til Genoa. — *Colombia* afg. New York 24.9. til Oslo/Kbhvn./Stockholm, ventes ank. Oslo 5.10. — *Delaware* ank. Kbhvn. 2.10., herfra forv. 5.10. til Newcastle, Antw., Dunkirk, Malta og Levanten. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 6.10. til Thorshavn/Reykjavik. — *Frigga* ank. London 27.9., derfra forv. 7.10. til Kbhvn. — *Garonne* afg. Vejle 1.10. til Antw.-Kbhvn.-Aarhus. — *Halfdan* ank. Oporto 3.10., derfra forv. 7.10. til Lissabon/Bordeaux/La Pallice/Havre/Antw./Hamb./Kbhvn. — *Harald* ank. Havre 3.10. — *Hebe* afg. Aalborg 1.10. til Leith/Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Manchester 29.9. til Kbhvn./Aal. — *Hjortholm* ank. Kbhvn. 30.9. — *Hroar* ank. Kbhvn. 30.9., herfra 6.10. via Odense til Hull/Kbhvn. — *Ivar* ank. Zaandam 23.9. — *Katholm* afg. Aarhus 1. Okt. til London/Manchester/Liverpool-Kbh./Aarhus/Randers. — *Kentucky* ank. Randers 29.9., derfra ca. 5.10. til Aarhus for Dokning. — *Knud* ank. Esbjerg 2.10., derfra ca. 4.10. til Middelfart/Aalborg/Randers/Odense. — *Lemnos* ank. Istanbul 3.10., derfra forv. 4.-5.10. til Alexandria, Cypern, Beirut. — *Maine* ank. Istanbul 2.10., derfra forv. 5.10. til Rodosto, Torre Vieja, Leixoes. — *Margrethe* ank. Kbh. 3.10., herfra 6.10. via Aarhus til London. — *Marocco* afg. Aarhus 1.10. til London. — *Melos* afg. Kbhvn. 1.10. til Havre, Antw. og Middelhavet, ventes til Havre 4.10. — *Nevada* i Dok i Kbhvn. til ca. 10.10. — *Oregon* afg. Rotterdam 22.9. til Corpus Christi/Houston/Port Arthur/New Orleans for lastn. til Danm. — *Paraguay* afg. Esbjerg 30.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Buenos Aires. — *Rhodos* ank. Valencia 21.9., derfra til Palma de Mallorca, Cartagena, Malaga og Kbhvn. — *Rota* ank. Kbhvn. 2.10., herfra forv. 5.10. via Odense til Hull. — *Samos* ank. Tanger 2.10., derfra forv. 5.10. til Nemours, Oran, Algier, Tunis, Marseille, Livorno, Genoa og Sicilien. — *Skjold* afg. Lissabon 1.10. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antw., Hamb., Kbhvn. — *Svanholm* ank. Aarhus 1.10., derfra ca. 4.10. til Nakskov/Kbhvn./Kolding/London. — *Taarholm* afg. London 3.10. til Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Texas*

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj
i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet
med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59

ank. Alexandria 2.10., derfra forv. 6.10. til Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul og Saloniki. — *Thyra* afg. Zeebrügge 1.10. til Esbjerg, derfra forv. 8.10. til Havre. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 3.10., herfra ca. 8.10. til Hamb./Antw./Dunkirk/Havre/Portugal. — *Trondhjem* ank. Esbjerg 2.10., afg. 7.10. til London. — *Tula* ank. Kbhvn. 27.9., fra Kbhvn. ca. 5.10. til Antw.-Danm. — *Tunis* ank. Kbhvn. 3.10. — *Tyr* ank. Esbjerg 2.10. — *Uruguay* afg. Kbhvn.s Red 16.9. via Las Palmas til Santos/Bahia for at laste til Danmark, afg. Las Palmas 24.9., ventes ank. Santos ca. 6.10. — *Venezuela* afg. New York 30.9. til Oslo/Halmstad/Kbhvn. — *Virginia* ank. Wallvik 2.10., derfra til Sandarne/Wifstavarf/Østrand/Svartvik/Kramfors/Domsjö for lastning til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 30.9. — *Hans P. Carl* ank. Calcutta 19.9. — *Martin Carl* rep. Sunderland. — *Poul Carl* afg. Teremba 4.10. til Noumea, Melbourne.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Hamborg 2.10. til Ardrossan. — *Jens Toft* forv. afg. Izmir 10.10. til London, Hamborg, Hull. — *Karen Toft* rep. Helsingør. — *Maria Toft* forv. afg. Dunkirk 10.10. til Casablanca.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Genoa 3.10. — *Anna Dan* forv. afg. Aalborg 6.10. til Toppila. — *Argentinean Reefer* ank. Buenos Aires 3.10. — *Egyptian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 4.10. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* afgik New York 30.9. til Chile. — *Gladys Dan* ank. Tocopilla 27.9., nordgående. — *Hedda Dan* forv. afg. Themsen 4.10. til Kotka. — *Indian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 7.10. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* forv. afg. Rouen 4.10. til Toppila. — *Jutta Dan* forv. afg. Kbhvn. 10.10. til Vestgrønland. — *Kamma Dan* forv. afg. New York 8.10. til Chile. — *Katja Dan* afg. Themsen 3.10. til Kotka. — *Laila Dan* pass. Panamakanalen 28.9., sydgående. — *Laura Dan* pass. Kielkanalen 3.10. på vej til Kotka. — *Lilian Dan* anløb Kbhvn. for bunkers 2.10. på vej til Toppila. — *Linda Dan* pass. Gibraltar 3.10. på vej til St. Louis du Rhone. — *Leena Dan* pass. Panamakanalen 3.10., nordgående. — *Lotta Dan* pass. Helsingør 1.10. på vej til Nordfinland. — *Maria Dan* forv. afg. Kbhvn. 8.10. til Vestgrønland. — *Marna Dan* ank. Valparaiso 3.10. sydgående. — *Ninna Dan* forv. afg. Liverpool 10.10. til Kotka. — *Paula Dan* ank. New York 30.9. — *Randa Dan* afg. Sfax 2.10. til Finland. — *Selma Dan* forv. ank. Themsen 7.10. — *Stina Dan* ank. Toppila 2.10. — *Ulla Dan* afg. Larne 3.10. til Preston, derefter Amsterdam.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle 27.9. til Christmas Island. — *Tureby* afg. San Pedro 25.9. til Dublin og Cork via Panama. — *Vedby* ank. Fremantle 25.9., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn afg. Leixoes 4.10. til New York. — *Astrid* forv. ank. Valencia 10.10. — *Birte* ank. Godhavn 2.10. — *Chr. Sass* ligger i Pointe Noire. — *Clara* ank. Heroen 4.10. — *Stal* forv. ank. Toppila 4.10.

Norden

Norden ank. Durban 5.10. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Aalborg. — *Nordkyn* forv. ank. Liverpool 10.10. — *Nordpol* ank. Takoradi 29.9. — *Nordvest* forv. ank. Rotterdam 6.10., afg. Marseille 29.9.

Orient

Astoria afg. Auckland 4.10. til Nauru. — *Westralia* forv. afg. Durban 5.10. til Baltimore.

Pacific

Paris afg. Tonnay Charente 2.10. til Nyköping, Södertälje m. m. — *Oslo* afg. Gdynia 2.10. til Zonguldak. — *London* afg. New York 27.9. til Colombia, Venezuela.

Progress

Absalon afg. Gdynia 1.10. — *Elisabeth Nielsen* ank. Kbhvn. 2.10. — *Ellen Nielsen* afg. Trieste 29.9. — *Hugo Nielsen* afg. Trieste 30.9. — *Fylla* ank. Stocka 2.10. — *Henry Tegner* ank. Stettin 1.10. — *Karen* ank. Grimsby 26.9. — *Margrete* afg. Cagliari 3.10. — *Marianne* ank. Skien 29.9. — *Marx* ank. Caen 1.10. — *Polly* afg. 29.9. fra Honfleur. — *Rignor* ank. Stavanger 1.10. — *Sophie* ank. London 22.9. — *Thyra* ank. Helsingfors 30.9.

Torm

Herdis ank. Isabela 2.10., derefter Hongkong. — *Olga S.* ank. Helsingør 21.9. — *Gerd* afg. Recife 29.9. til New York. — *Tekla* forv. afg. New York 6.10. til Trinidad. — *Agnete* forv. ank. Rio de Janeiro 5.10., derefter Santos. — *Kirsten* ank. Baltimore 28.9. — *Gertrud* afg. Callao 1.10. til Buenos Aires. — *Ragnhild* afg. Tampico 3.10. til Antwerpen. — *Helvig* forv. ank. Santos 4.10. derefter Rio de Janeiro. — *Thyra S.* afg. New York 29.9. til Lissabon. — *Gyda* ank. Antwerpen 30.9., derefter Israel. — *Anne* afg. Fowey 28.9. til Civitavecchia. — *Hilde* ank. Helsingør 19.9. — *Aslaug* ank. Halmstad 2.10. derefter Calais. — *Gudrun* forv. afg. Aarhus 5.10. til Raumo. — *Alice* afg. Gävle 4.10. til Casablanca. — *Gunhild* forv. afg. Mäntyluoto 5.10. til Calais.

Vendilla

E. M. Dalgas afg. Nice 4.10. til Tunis. — *Otto Petersen* ank. Hull 5.10. — *P. N. Damm* afg. Toppila 4.10. til Lapaluoto. — *Svend Pii* afg. Archangelsk 2.10. til Dundee.

Ø. K.

Annam afg. Melbourne 1.10., derefter Sydney og Brisbane. — *Asia* rep. Nakskov. — *Bintang* ank. Penang 3.10., forv. afg. 4.10. til Singapore. — *Blankvann* afg. Antwerpen 4.10. til Hamburg og Kbhvn. — *Danholm* afg. Colombo 30.9. til Bangkok. — *Erria* ank. San Francisco 2.10. — *Falstria* ank. New York 26.9., afg. 7.10. til Kbhvn. — *Fernmoor* afg. Calcutta 3.10., derefter til Bangkok. — *Fionia* pass. Ushant 1.10. til Marseilles og Genoa. — *India* ank. New Orleans 9.9., derefter Liverpool og Dublin. — *Java* pass. Gibraltar 4.10. til London og Antwerpen. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 26.9., forv. afg. 7.10. til New York. — *Kambodia* afg. Singapore 2.10., derefter Bangkok og Manila. — *Kina* ank. Melbourne 21.9., derefter Burnie og Sydney. — *Korea* afg. Hamburg 2.10., derefter Antwerpen og Rotterdam. — *Lalandia* pass. Skagen, derefter Middlesbrough og Antwerpen. — *Malacca* ank. Gdynia 2.10., forv. afg. 4.10. — *Malaya* afg. Aden, derefter Port Said og Alexandria. — *Manchuria* ank. Madras 4.10., derefter Colombo og Aden. — *Meonia* afg. Aden 3.10. til Colombo og Penang. — *Mongolia* afg. Aden 30.9. til Port Said og Beyrouth. — *Morelia* afg. Kobe 1.10., derefter Yokohama. — *Nikobar* afg. Manila 30.9. derefter Philipinske udhavne. — *Selandia* ank. Bangkok 21.9., derefter Bangkok og Singapore. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta og Vizagapatam. — *Serampore* ank. Portland 2.10. — *St. Jan* ank. Chittagong rhed 1.10. — *St. Thomas* afg. Aden 30.9. til Karachi og Bombay. — *Tranquebar* forv. afg. London 4.10. til Antwerpen og Rotterdam.

DANSK SØFARTS TIDENDE

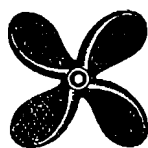
Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

Kølyskomfuer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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. — Spilledampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 289 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 29. September 1949.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske fyrs synsviddo 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
60.....	1664.	150.....	1640.
90.....	1654.	151.....	1640.
91.....	1661.	160.....	1639.
92.....	1646, 1649.	180.....	1633.
93.....	1655.	181.....	1633, 1668.
100.....	1644, 1646, 1649.	183.....	1637.
101.....	1646.	188.....	1633, 1635, 1668.
102.....	1644.	189.....	1633, 1635, 1668.
126.....	1640.		

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 182 (*Danzig og Gdynia* rute).
Corrections to Nemedri (ending 10. September 1949).
Rettelsesblad Nr. 176 udgår.

I. Østersøen.

1633. Danmark. Bornholm W.-kyst. Ronne lys- og fløjtetønde genudlagt og forsynet med radarreflektor.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1494 1949 udgår.

Position. $55^{\circ} 04' (35'')$ N. $14^{\circ} 38' (40'')$ E.

Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.

Publikationer. Danske Lods III, side 286. Fyrfort. Nr. 849. Søm.fort. side 94, Nr. 18.

(Fyrdirektoratet, 26. September 1949.)

1634. Danmark. Bornholm S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 19.—20. Oktober 1949, hver dag Kl. 1000—1200.

26.—27. — — — — Kl. 1000—1600.

16.—17. November — — — — Kl. 1000—1200.

Position. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Fareområdet over søen, der i skydetiden er afspærret, begrænses mod W. af meridianen gennem Læsaens udløb, mod E. af meridianen gennem Øleaaens udløb og mod S. af en E.—W.-gaaende linie i en afstand af 7,6 sm fra Raghhammer Odde. Sikkerhedshøjde: 10 000 m.

(13. Artilleriafdeling, 15. September 1949.)

1635. Danmark. Bornholm. Ronne S. Galgeløkke skydeområde.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/477 og 9/534 1948 samt 12/641 1949.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Fareområdet over søen ud for hærens skydebaner på Galgeløkke begrænses af følgende linier:

Mod E. af en linie gennem punkterne:

1. 55° 04' 52" N. 14° 42' 48" E.
2. 55° 04' 32" N. 14° 42' 45" E., sort stage.
3. 55° 03' 53" N. 14° 42' 39" E., sort stage.
4. 55° 03' 06" N. 14° 42' 22" E., sort spidstønde med stage.

Mod W. af en linie gennem punkterne:

5. 55° 05' 15" N. 14° 42' 15" E.
6. 55° 04' 49" N. 14° 41' 54" E., sort stage.
7. 55° 04' 18" N. 14° 41' 12" E., sort stage.
8. 55° 03' 24" N. 14° 40' 36" E., sort spidstønde med stage.

Mod N. af kystlinien mellem punkterne 1 og 5.

Mod S. af en linie mellem punkterne 4 og 8.

Under skydning vil en rød signalkugle være hejst på råcn på signalmasten ved skydebanerne.

Når signalkuglen er hejst, er passage gennem fareområdet ad rute 54 tilladt, idet skydningerne midlertidigt vil blive indstillet for passerende skibe og fartøjer. Passagen skal finde sted uden unødigt forsinkelse.

Ankring, fiskeri og andet ophold, bortset fra passage, er derimod forbudt i fareområdet, når signalkuglen er hejst. Overtrædelse af dette forbud er strafbart og medfører politianmeldelse.

Kort Nr. 189 og 188.

Publikationer. Danske Lods III, side 288.

(Marineministeriet, 22. September 1949.)

1636. Sverige. Stockholms Skærgård. Svenska Björn fyrskib genudlagt. Fyrkarakter forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1420 1949 udgår.

Position. c. 59° 36' N. 19° 56' E.

Detaller. Svenska Björn fyrskib er atter udlagt på station. Reservefyrskibet er inddraget.

Svenska Björn fyrskib viser nu, i stedet for to korte blink hver 12^s, to noget længere blink hver 12^s, blink 2^s, mørke 2^s, blink 2^s, mørke 6^s.

(U. f. a. Nr. 38/2117. Stockholm 1949.)

1637. Finland. Finske Bugt. Sejlads S. om Porkala Omraadet. Kytö sejlløb permanent fyrbelyst.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1534 1949.

Position. Kytö forfyr: 60° 03' 48" N. 24° 43' 00" E.

Detaller. Den i E. f. S. Nr. 37/1534 1949 beskrevne midlertidige fyrbelysning af Kytö sejlløb er nu blevet permanent.

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 26/614. Helsingfors 1949.)

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

1638. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Masnedsundbroen. Duc d'alber opføres.

Position. c. 54° 59',8 N. 11° 53',6 E.

Detaller. Fra og med den 26. September 1949 vil der blive påbegyndt opførelse af 4 duc d'alber ved Masnedsundbroens klappag.

Under arbejdets udførelse vil der være anbragt en flåde med rambuk og flere andre fartøjer i nærheden af klappaget. Flåden og fartøjerne fjernes om natten.

De søfarende anmodes om at udvise særlig forsigtighed ved passage af Masnedsundbroen, så længe det nævnte arbejde foregår.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 17. September 1949.)

1639. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm gravede rende. Dybde atter normal. Oplysning om dybde i Bandholm havn.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/89 1949 udgår.

Position. Bandholm: c. 54° 50' N. 11° 30' E.

Detaller. 1. Dybden i Bandholm gravede rende er atter normal, 5,8 m.

2. Dybderne i Bandholm havn svarer til de i Havnelodsen angivne, undtagen i havnens ydre, N.-lige del, hvor dybden ud for skibsværftets NE.-side, N. for ophalingsbeddingen, er mindre end 2,5 m, idet denne krog af havnen ikke gøres til genstand for opmudring.

Kort Nr. 160.

Publikationer. Havnelods, side 59 (planen).

(Stads- og havneingeniør A.S. Wille, 20. September 1949.)

1640. Danmark. Lille-Bælt. Baagø—Aarø. Kabel udlagt. Båker opført.

Positioner. Kablets landingssted, Baagø: 55° 17' (49") N. 9° 48' (00") E.

— — — , Bastholm: 55° 17' (03") N. 9° 46' (30") E.

— — — , Aarø: 55° 16' (24") N. 9° 45' (32") E.

Detaller. Et stærkstrømskabel er udlagt fra Baagø over Bastholm E.-ende til Aarø.

Kablet er såvel ved landingsstedet på Baagø som på Aarø afmærket med 2 hvidmalede, 5 m høje stangbåker, der for oven er forsynet med en hvid, rund plade (diameter: 2 m).

Afstanden mellem båkerne på Baagø er c. 110 m, på Aarø c. 80 m. Ledebåkerne på Baagø er begge forsynet med et fyr, der viser rødt, fast lys.

Kort Nr. 151, 150 og 126.

Publikationer. Danske Lods III, side 130 og 135. Fyrfort. Nr. 590 A, a og b.

(Ingeniør M. A. Gustavsen, 5. September 1949.)

1641. (T). Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa anduvning. Sønderstrand fyr upaalideligt.

Position. 55° 01' 48" N. 9° 25' 31" E.

Detaller. Sønderstrand fyr, på kysten S. for Aabenraa havn, er upaalideligt. Fyret vil snarest blive bragt i orden.

(Aabenraa byråds havneudvalg, 24. September 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1642. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. I dagene 17.—21. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1600.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I nævnte tid afholdes skydeøvelser, under hvilke skydeområdet over søen, der i skydetiden er afspærret for al sejlads, ankerligning og fiskeri, begrænses af en linie gennem følgende punkter:

1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.
2. 56° 04',0 N. 11° 50',0 E.
3. 56° 07',4 N. 11° 56',4 E.
4. 56° 06',9 N. 12° 04',4 E.
5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

Anm. Skydeområdet er ikke afmærket.

Under skydningerne vil der være højst talstander 7 på to flagstænger, en i Liseleje plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m E. for Liseleje, og en i den W.-lige ende af Asserbo plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m SW. for Stængehuset.

Højeste ordinat: 2000 m.

(Lejrinspektoren ved sjællandske division, 20. September 1949.)

1643. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 7.—8., 10.—15., 17.—18., 21., 23.—24. og 30. Oktober 1949, hver dag Kl. 0900—1500.

Position. Krøblingebakke: c. 55° 52',7 N. 11° 57',2 E.

Nissebakker: c. 55° 53',0 N. 11° 56',1 E.

Detaller. Isefjord afspærres under skydningen således:

Fra Hornsherreds kyst stik E. for Alholm S.-spids—S.-spidsen af Alholm, herfra stik W. til 1,8 km fra Alholm S.-spids, herfra c. 3,3 km til et punkt c. 9,8 km W. for Louiseholm, herfra stik S. c. 2,7 km, og herfra til kysten c. 1200 m W. for Hulevanggaard.

Under skydning er der højst kugler på Krøblingebakke, på en mast c. 1100 m S. for Nissebakker og på en mast c. 400 m N. for Nissebakker.

Det afspærrede område på søen er ikke afmærket.

Højeste ordinat..... 2000 m.

(Lejrinspektoren ved sjællandske division, 19. September 1949.)

1644. Danmark. Kattegat. Anholt havn W. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1608 1949 udgår.

Position. 56° 43' (04") N. 11° 29' (07") E., c. 1700 m W. t. N. for Anholt Havn fyr.

Detaller. Vraget af motorgalease *Najaden* er sunket i 6 m vand på ovennævnte plads,

S. for Anholt Havn fyrs hvide, faste vinkel. En elektrisk blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, er anbragt på vragets stormast, c. 10 m over vandet.

En vragvager med 2 grønne flag er udlagt c. 75 m N. for vraget.

Kort Nr. 102 og 100.

(Marineministeriet, 22. og 27. September 1949.)

1645. Danmark. Kattegat. Læsø Rende fyrskib genudlægges. Lys- og fløjtetønde inddrages.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1533 1949.

Tidspunkt. 29. September 1949 eller snarest derefter.

Position. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E.

Detaller. Læsø Rende fyrskib udlægges atter på station. Samtidigt inddrages den midlertidigt udlagte lys- og fløjtetønde.

(Fyrdirektoratet, 26. September 1949.)

1646. Danmark. Kattegat. Skagens Rev SE. Oplysning om afmærkning.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/922 1949.

Position. Skagens Rev SE. lys- og fløjtetønde: 57° 44' (10") N. 10° 41' (03") E.

Detaller. En rødmalet spidstønde med 2 opadvendte koste (vintersømærke) er udlagt på pladsen for Skagens Rev SE. lys- og fløjtetønde, der er midlertidigt inddraget.

Kort Nr. 101, 100 og 92.

Publikationer. Danske Lods II, side 119. Fyrfort. Nr. 178. Søm-fort., side 33, Nr. 15.

(Fyrdirektoratet, 22. September 1949.)

1647. Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 26. September—1. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Position. c. 56° 40',8 N. 12° 41',1 E.

Detaller. I ovennævnte tid foretages skydeøvelser fra Ringenäs, c. 6 sm W. for Halmstad. Der skydes ud over søen mod luftsløbemål samt sløbemål på søen.

Fareområdet under skydningerne er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset mod NW. og S. af linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 304° og 192° indtil en afstand af 11 sm fra denne.

Højeste ordinat: 13000 m.

Når der skydes, er et rødt flag hejst ved skydepladsen.

Skydningerne afbrydes under skibes passage af skydefeltet. Det henstilles til de søfarende ikke unødvendigt at opholde sig inden for skydefeltets grænser under skydningerne.

(U. f. s. Nr. 38/2165. Stockholm 1949.)

1648. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Oplysning om strømsignaler på prøve.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1262 1949.

Position. c. 56° 35' N. 8° 34' E.

Detaller. Den i E. f. S. Nr. 29/1262 1949 bekendtgjorte afprøvning af strømsignaler på Oddesundbroen vil blive fortsat yderligere c. 1 måned, regnet fra den 1. Oktober 1949.

De nye signaler er i prøvetiden uden enhver gyldighed for skibsfarten.

Det N.-lige strømsignal på nordre ledeværk har derimod fortsat gyldighed.

(Ministeriet for offentlige arbejder, den 22. September 1949.)

1649. (P). Danmark. Skagerrak. Højen fyr. Oplysning om tågesignal.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/586 1949.

Tidspunkt. 30. September 1949 eller snarest derefter.

Position. 57° 44' 35" N. 10° 33' 38" E.

Detaller. Det midlertidige tyfonanlæg ved Højen fyr ændres til et permanent tyfonanlæg.

Tågesignalet afgives med en tyfon med 4 horn over hverandre, anbragt på fyrtårnet.

Tyfonen lyder kraftigst i NW.-lig retning; tonehøjde: c. 255 c/s. Tågesignalets karakter er uforandret, fire-toner hvert 1^m, tone 3^s, pause 2^s, tone 3^s, pause 2^s, tone 3^s, pause 4^s.

Kort Nr. 100 og 92.

Publikationer. Danske Lods II, side 39. Fyrfort. Nr. 75.

(Fyrdirektoratet, 23. September 1949.)

1650 Norge. Oslofjorden. Tønsberg. Vestfjorden. Dykkerarbejder. Advarsel.

Position. c. 59° 16' N. 10° 23' E.

Detaller. På ovennævnte plads mellem Smørberg og Munkerekken foretages dykkerarbejde for nedlægning af en ny undervands-vandleddning. Det henstilles til skibene under passage af stedet at udvise forsigtighed og at gå med stærkt reduceret fart.

(E. f. S. Nr. 17/821. Oslo 1949.)

1651. Norge. Skagerrak. Telemark. Langesund SE. Bjærgningsarbejder. Tønder udlagt.

Position. c. 58° 59' N. 9° 48',5 E.

Detaller. I anledning af bjærgningen af flydekranen *Goliat* er på ovennævnte plads udlagt 2 røde tønder.

(E. f. S. Nr. 17/822. Oslo 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1652. Norge. Sør Trøndelag. Trondheim. Tågesignal oprettet.**

Position. c. 63° 26',1 N. 10° 23',8 E.

Detaller. På molehovedet af Olavspieren, på ovennævnte plads ved indløbets S.-side, er i et lille, hvidt jerntårn opsat et nyt tågesignalapparat (elektrisk sirene), med hvilket der gives 1 lang tone hver 32^s, tone 25^s, pause 7^s.

(E. f. S. Nr. 17/823. Oslo 1949.)

1653. Norge. Haugsholmen fyr forandret.

Position. c. 62° 10',6 N. 5° 22',5 E.

Detaller. I Haugsholmen fyr er oprettet en ny vinkel med rødt lys imellem pejlingerne 37° og 82°. I øvrigt er fyret uforandret.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1949.)

1654. Norge. Kvitingsøy fyr forandret.

Position. c. 59° 03',7 N. 5° 24',3 E.

Detaller. Kvitingsøy fyr er forandret fra at vise hvidt fire-blink hver 20^s. til at vise hvidt fire-blink hver 40^s. Iøvrigt er fyret uforandret.

Kort Nr. 90.

(K. f. F. Nr. 8. Oslo 1949.)

1655. Nordseen SE.-lige del. Hvide Sande WSW. Vragafmærkning forandret. Dybde over vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1629 1949.

Position. 55° 50',3 N. 7° 33',1 E. (Vragets omtrentlige plads).

Detaller. Den grønmalde lys- og fløjtetønde, der viser grønt to-blink, og vragvageren med 2 grønne flag, der lå c. 600 m NE. for vrage af s/s *Sierra Cordoba*, er flyttet og udlagt henholdsvis 200 m og 100 m 35° fra vrage. Samtidigt er en grønmalet lys- og fløjtetønde, der viser grønt et-blink hver 5^s, og en vragvager med 1 grønt flag udlagt henholdsvis 200 m og 100 m 215° fra vrage.

Mindste dybde over vrage er 3 m.

Kort Nr. 93.

(Marineministeriet, 23. September 1949.)

1656. Tyskland. Nordseen. Borkum rute. Oplysning om vrage.

1. *Position.* c. 53° 48' 39" N. 7° 29' 06" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage af *Dorothea Fritzen* er nu 7,2 m. Vragafmærkningen ligger 100 m N. for vrage.

2. *Position.* 53° 48' 18" N. 7° 18' 56" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage af et ministrygningsfartøj er 12,6 m.

3. *Position.* 53° 47' 19" N. 7° 01' 25" E.

Detaller. Vrage *Berta* er sunket på ovennævnte plads. Mindste dybde over vrage er nu 12,9 m.

4. *Position.* 53° 45' 46" N. 6° 48' 24" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage *Hans*, der er sunket på ovennævnte plads, er nu 11,7 m.

5. *Position.* 53° 46' 42" N. 6° 48' 05" E.

Detaller. Mindste dybde over vrage *Grammerstorf*, der er sunket på ovennævnte plads, er nu 8,3 m. Vraglystønden ligger 50 m S. for vrage.

6. *Position.* 53° 49' 21" N. 6° 48' 55" E.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 12,8 m, er sunket på ovennævnte plads.

7. *Position.* c. 53° 47',9 N. 6° 50',5 E.

Detaller. Vrage *Polglen* på ovennævnte plads er forgæves blevet eftersøgt. Vrage udtages af kortet.

8. *Position.* c. 53° 45',5 N. 6° 41',2 E.

Detaller. Vrage på ovennævnte plads er forgæves eftersøgt; det udtages af kortet.

(N. f. S. Nr. 37/2488. Hamburg 1949.)

1657. (T). Nordseen. Holland. Texel fyrskib ombyttes midlertidigt med en lys- og fløjtetønde.

Position. c. 53° 05' N. 4° 31',6 E.

Detaller. Texel fyrskib er den 19. September 1949, for et tidsrum af c. 4 uger, midlertidigt ombyttet med en rødmalet lys- og fløjtetønde, der er mærket *TX*, og som viser hvidt lys med en-formørkelse hver 8^s, lys 4^s, mørke 4^s.

(B. a. Z. Nr. 247/3478. 's-Gravenhage 1949.)

1658. (P). Holland. Hoek van Holland. Oplysning om Radiofyr.*Tidspunkt.* c. 1. Oktober 1949.*Position.* c. 51° 58',9 N. 4° 06',7 E.*Detaller.* Ved Hoek van Holland vil det der oprettede radiofyr på ovennævnte tidspunkt have følgende data: Radiofrekvens: 315,5 kc/s (950,9 m). Tonefrekvens: 500 c/s.*Signalet er:*

Morsebogstaverne <i>H H</i>	5 s.
Lang streg.....	10 s.
	Ialt... 15 s.
Gentagelse af ovennævnte signal	
4 gange hvert 1 ^m i 2 ^m	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
	Periode... 6 ^m .

*Sendetider:*Usigtbart vejr: Det 6.^m regnet fra det 0.^m af hver time.Klart vejr: Det 0.^m, 6.^m, 30.^m og 36.^m af hver time.*Ann.* Radiofyret udsender indtil videre med nedsat styrke.

(B. a. Z. Nr. 246/3461. 's-Gravenhage 1949.)

1659. Belgien. Nordsøen. Zeebrügge. Sømærke udlagt. Vragtønde ombyttet med vraglystønde.*Position.* Fyret med formørkelse på Zeebrügge molehoved: c. 51° 20' 55" N. 3° 12' 15" E.*Detaller.* 1. En sort- og hvidmalet, vandret stribet spirtønde med ballon er udlagt 0,41 sm 226° fra ovennævnte fyr.2. Vragtønden c. 0,15 sm 184° fra ovennævnte fyr er ombyttet med en vraglystønde, der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 1984. London 1949.)

1660. England E.-kyst. Outer Dowsing Channel. Oplysning om vrage.*Position.* 53° 22' 12" N. 1° 01' 47" E.*Detaller.* Mindste dybde over vraget, der er sunket på ovennævnte plads, og som tidligere var angivet at ligge c. 0,2 sm SW.-ligere, er 11,0 m.

(N. t. M. Nr. 1970. London 1949.)

1661. England E.-kyst. Humber anduvning. Spurn fyrskib flyttet.*Position.* Spurn fyr: c. 53° 34' 45" N. 0° 07' 10" E.*Detaller.* Spurn fyrskib er flyttet c. 0,3 sm i retning 171° fra sin tidligere plads og ligger nu 3,8 sm 109° fra Spurn fyr.*Kort* Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1948. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**1662. Frankrig N.-kyst. St. Malo anduvning. Oplysning om skær.***Position.* 48° 39' 58" N. 2° 01' 43" W.*Detaller.* På ovennævnte plads, hvor der i kortet angives at være 4,9 m vand med sandbund, er der fundet et skær (klippe) med 2,4 m vand.

(N. t. M. Nr. 1979. London 1949.)

1663. England S.-kyst. Spithead. Tønde udlagt.*Position.* No Man's Land Fort fyr: c. 50° 44' 25" N. 1° 05' 40" W.*Detaller.* c. 2290 m 280½° fra ovennævnte fyr er ved kanten af Ryde Sand udlagt en rødmalet stumpetønde, mærket *Sandhead*.

(N. t. M. Nr. 1968. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1664. Island N.-kyst. Hunaflói. Reykjarfjörður. Kabel flyttet.

Position. Djúpavík: c. 65° 57' N. 21° 33' W.

Detaller. Telegrafkablet over Reykjarfjörður er flyttet fra dets tidligere plads ved indsejlingen til fjorden og udlagt tværs over fjorden i omtrent N.-lig retning fra pladsen c. 0,8 sm E. for Djúpavík til Naustvík. Kablets landingssteder er afmærket med telegrafbåker.

Kort Nr. 60.

(N. t. M. Nr. 35/4853. Washington 1949.)

1665. Færøerne. Syderø. Galgetange fyr atter tændt og i orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1630 1949 udgår.

Position. c. 61° 32',5 N. 6° 47',3 W.

(Tveraa, 21. September 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

1666. (T). Danmark. Sundet. Rute 32. Lys- og klokke-tonde midlertidigt ombyttet.

Position. c. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Detaller. Lys- og klokke-tonden i rute 32, punkt 21, der er forsynet med automatisk klokke, er midlertidigt ombyttet med en almindelig lys- og klokke-tonde.

(Marineministeriet, 22. September 1949.)

1667. Belgien. Nordsøen. Rute O. D. Lystønder forandret.

Positioner. 1. O. D. 4 lystønde: 51° 15' 58" N. 2° 46' 20" E.

2. O. D. 5 lystønde: 51° 15' 36" N. 2° 51' 55" E.

Detaller. 1. O. D. 4 lystønde er ombyttet med en sort- og hvidmalet, lodret stribet lystønde, der ligesom den tidligere viser hvidt to-blink hver 10^s, men som er forsynet med sortmalet krydstopbetegnelse.

2. O. D. 5 lystønde er ombyttet med en sort- og hvidmalet, lodret stribet lys- og fløjtønde, der ligesom den tidligere lystønde viser hvidt et-blink hver 5^s.

(A. a. N. Nr. 302. Bruxelles 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1668. (P). Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne anduvning. Fyr forandres.

Tidspunkt. 1. Oktober 1949.

Position. 55° 05' (58") N. 14° 42' (02") E.

Detaller. Rønne havn bagfyr vil blive forandret til at vise hvidt lys med en-formørkelse hver 5^s, lys 3^s, mørke 2^s.

Kort Nr. 189, 188 og 181.

Publikationer. Danske Lods III, side 288. Fyrfort. Nr. 850 a.

(Marineministeriet, den 27. September 1949.)

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

1669. (T). Danmark. Sundet. Københavns havn. Langebro S. Midlertidig aflysning af trafik.

Position. Langebro: c. 55° 40',2 N. 12° 35',0 E.

Detaller. På grund af nedlægning af kabler i den gravede kabelrende S. for Langebro i Københavns havn aflyses al trafik, som passerer nævnte sted søndag den 2. Oktober 1949 Kl. 1000—1200 og i samme tidsrum på alle søndage resten af indeværende år.

(Havnekaptajnen, Københavns havn, 28. September 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 37, dated 10th September, 1949.

(Last Corrections : Weekly Edition No. 36, dated 3rd September, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1543	11	HUMBER—ELBE Route. Amend colour of PIT, P 1, P 2 and P 3 Buoys to read :— <i>R.W.V.S.</i>
1544	13	PH Route. Amend colour of PIT Buoy to read :— <i>R.W.V.S.</i>
1545	19	OSTEND. N. Approach, N.W. Approach (position (v),) and N.E. Approach (position (iii).) Amend description of OD 5 Buoy to read :— <i>B.W.V.S. Conical. Whistle.</i> Light characteristics unaltered.

VOLUME II.

NIL.

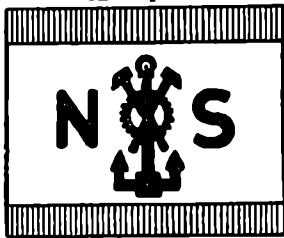
Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 277.

Danzig og Gdynia.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	2	„Lysspirtd.“ rettes til: Lystd. m. kryds-tbt. I rubrik „Mærket“ rettes 4 til: <i>HL</i> .
2	II	2—3	Nyt vrage tilføjes således: 2—3 — $54^{\circ} 32',0 - 18^{\circ} 36',6$ — Dampsk. <i>Anna</i> . Dybde o. vg. 5,5 m. — I) Vgl. N.-tbt. gr. et-blk. hver 3 ^s . NE. for vg. II) Vgl. S.-tbt. gr. et-blk. hver 1,3 ^s . SW. for vg. — 0,2 — S.

DANSK SØFARTS TIDENDE

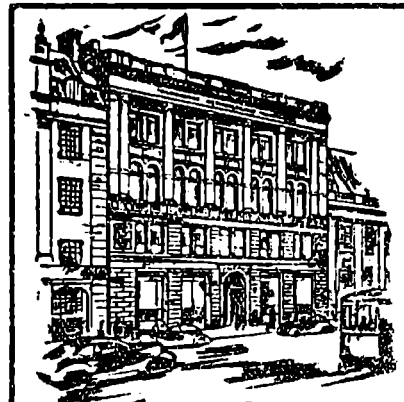
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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 4, København K.
Telefon Central 9514



eller

HOF

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER
&
—MOTORER

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinie kajen 9,1 m. Til Larsens Plads 3,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Togholmen 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.: 16 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 botaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibets Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelebro-Afgiften er midteruddigt 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 Løpning 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. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lods 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 Overenskomsten med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 188 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 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 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforvarning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig bejvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 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 flakerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtetønder og flere fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Lods-penge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartogets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 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 samt 2 mobile benzín-elektriske køre-kraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne flakerhavn med overdækkede ladeperoner og en stor auktionsbal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for fartojer paa indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Fritager ved toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer: Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,76 + 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 2 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 1,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. mod Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. 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, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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. 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 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 løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

FRA UGE TIL UGE

AKTUELLE NORSKE BETRAGTNINGER

På Norges Rederforbunds generalforsamling forleden holdt præsidenten, direktør *Ths. S. Falck jr.* en tale om aktuelle problemer for norsk skibsfart og udtalte bl. a.:

»For nogle måneder siden kunne vi fejre hundredeårsmindet for en begivenhed, der betegnede et afgørende skel i verdens og da i særlig grad den norske søfartshistorie. Det var ophævelsen af de britiske navigationslove.

Afskaffelsen af dette lovkompleks var et fremtrædende led i den endelige afvikling af det statslige reguleringssystem, som havde domineret på det økonomiske område i verden i de nærmest foregående to hundrede år. Dette system benævnes merkantilismen. Det gik som bekendt ud på, at et lands regering efter bestemte planer skulle gribe regulerende ind på nær sagt alle områder af erhvervslivet. For handelens vedkommende skulle importen begrænses gennem protektionistiske restriktioner. For skibsfarten lagde merkantilismen an på at udelukke konkurrencen fra udenlandske flag enten gennem direkte forbud for fremmede skibe mod at anløbe landets havne eller ved diskriminerende afgifter.

Derimod indebar det system, der voksede frem i den første halvdel af forrige århundrede, og som medførte navigationslovenes ophævelse, helt nye retningslinier for det internationale økonomiske samkvem. Efter de nye ideer skulle staterne ikke længere stå overfor hinanden som sluttede enheder med dertil hørende udelukkelse af konkurrence fra udlandet. I stedet skulle træde en *international økonomi*, idet de erhvervsdrivende i de forskellige lande skulle have adgang til frit at konkurrere med andre lande.

For skibsfartens vedkommende kan det siges, at de nye ideer — for alle praktiske formål — blev gennemført fuldt ud. De enkelte eksportører og importører fik fri adgang til — uden indgreb fra regeringens side — at benytte de skibe, der passede bedst og var billigst, uanset flag. Det betyder, at tilbudte ladninger skulle tilfalde de skibe, der kunne fragte dem mest effektivt og rimeligt, hvilket i almindelighed betød de skibe, der var i position. Derved dækkedes verdens transportbehov naturligvis på den mest økonomiske måde. Man nåede altså frem til noget helt nyt hvad angik skibsfarten: de økonomiske landegrænser blev simpelthen ophævet. Verden blev for skibene en enhed, hvor den enkelte reders konkurrenceevne, og ikke flaget, var det afgørende.

Hermed var der skabt store muligheder for et søfartsland som Norge. For anden gang i vort lands tusindårige historie som selvstændig stat viste vi verden, at vi har særlige forudsætninger for at drive skibsfart. Den frie adgang for hvem som helst til at fragte hvilken som helst vare mellem nær sagt hvilke som helst havne over hele kloden førte til, at den norske handelsflåde blev femdoblet i løbet af kun 3 10-år. En lille — dengang økonomisk såvel som kulturel — noget tilbagestående nation hævede sig op til rang som den tredje største sømagt

i verden. Dette blev alene muliggjort ved ophævelsen af tidligere statsreguleringer, som havde bundet den private foretagsomhed.

Det synes ikke at kunne gentages ofte nok, at det var det nye økonomiske system med fri konkurrence, der betingede den moderne norske skibsfarts vækst, og det er dette system, der fremdeles er en absolut forudsætning for, at norsk skibsfart skal kunne bestå.

Efter svingninger i de mellemliggende to-tre generationer står vi igen som nr. tre i de søfarende nationers række. Gennem redernes genopbygning af flåden tangeres snart den tonnagegrænse, der var nået — inklusive bestillinger — ved udbruddet af den sidste verdenskrig, og rederne har den videre skibskontrahering og de befragningsmæssige dispositioner befæstet, og har bygget denne position yderligere ud.

Hvor forskellig er imidlertid ikke fremtidsudsigterne for norsk skibsfart i dag, sammenlignet med de perspektiver, der åbnede sig for omkring hundrede år siden — trods enkelte fælles ydre kendetegn.

Dette skyldes ikke den nuværende dårlige konjunktur for skibsfarten. De norske redere har gennemgående forudset det konjunkturomslag, som nu for længst har sat ind.

Når vi siger, at den norske skibsfarts fremtid er i fare, ligger årsagen i den økonomiske politik, som nu i vid udstrækning søres i en række lande, og da ikke mindst i vort eget.

For at tage den hjemlige jord: statsregulering og tvang, som hindrer en effektiv drift og pumper rednerne for de midler, der er nødvendige for at bringe erhvervet gennem en længere nedgangstid. Stigningen af udgifterne, som endog lovbindes, således at selve konkurrenceevnen svækkes.

I udlandet — bl. a. de vesteuropæiske lande — ser vi, at adgangen for den enkelte importør og eksportør til frit at bestemme, hvilke skibe de vil benytte, i vid udstrækning falder bort gennem *statsmonopolisering* og *statsdirigering* af udenrigserhvervene. Dette fører erfaringsmæssigt til preference for eget flag. Den deraf følgende begrænsning i vor adgang til at konkurrere, *flagdiskriminering*, betegner nu uden sammenligning den største fare for norsk skibsfart, fordi vore skibe for den altovervejende del er beskæftiget i fart udelukkende mellem fremmede havne.

Hvorledes socialiseringstendenserne i det ene land efter det andet har ført til preference for eget flag er det unødvendigt nærmere at illustrere i denne forsamling, som ser det nær sagt hver dag.

Forholdet er faktisk det, at vi gennem monopoliseringen og dirigeringen er på vej tilbage til et system med statsindgreb, som stærkt begrænser adgangen til konkurrence for fremmede skibe, og som for såvidt i alt væsentligt har de samme virkninger som statsreguleringssystemet under merkantilismen.

De omfattende regeringskøb og regeringssalg — bulkbuying and bulkselling — som følger med socialisering af import- og eksportforetagender og med

statsdirigeringen i det hele taget, er måske det største internationale skibsfartsproblem i dag.

Under disse omstændigheder er det i sandhed forunderligt, at de norske myndigheder beskæftiger sig med planer om permanent statsmonopol for vigtige sider af udenrigshandelen, såsom bl. a. import af brændselsstoffer og kraftfoder. Af Det norske Arbejderpartis arbejdsprogram ser vi, at også sukker er trukket ind i disse overvejelser.

Det bør efter vor mening være indlysende, at dersom sådanne planer iværksættes, vil den norske stat være med til at fremme en udvikling i verden, der er til væsentlig skade for norsk skibsfart.

På grundlag af det, jeg har sagt, mener jeg, det er berettiget at fastslå som faktum — som man desværre ikke synes i almindelighed at være klar over i Norge — at den norske stat for tiden på væsentlige punkter går ind for en linie i det erhvervsøkonomiske samkvem med verden, som i høj grad er egnet til at skade norsk skibsfarts adgang til at konkurrere.

Det er ikke for meget sagt, at dersom denne linie bliver fulgt i mange andre lande, er det ikke muligt at se, hvorledes norsk skibsfart tilnærmelsesvis skulle kunne holde sin position.

Når vort statsstyre nu — efter 100 år — igen slår ind på en restriktiv politik i udenrigshandelen, så begrundes det med, at dette skal være nødvendigt som værn mod prisfald på de varer, vi importerer, med deraf følgende arbejdsløshed for norske virksomheder. Det hedder, at vi må bruge en regulering af udenrigshandelen for at hindre sænkning af aktivitetsniveauet i Norge. Slagordet er, at der ikke skal importeres arbejdsløshed.

Disse synspunkter tager imidlertid ikke hensyn til, at Norge i langt højere grad end måske noget andet land er afhængig af fortjeneste på udenrigserhvervene, derunder skibsfarten. Enhver burde være klar over, at vi ikke kan vente en liberal behandling af vor skibsfart i andre lande, hvis Norge selv går ind for en restriktionspolitik i sin udenrigshandel. Dersom andre lande slår ind på samme vej, vil vi som den svage part tabe på det.

Det synes, som om vort nuværende statsstyre fuldstændig overser, at en effektiv beskæftigelsespolitik forudsætter livsbetingelser for vor skibsfart, så Norge derigennem kan betale for en nødvendig stor import. Man glemmer helt, at den gang Norge i forrige århundrede gik ind for de nye ideer, var det med det bestemte og udtalte formål at lægge grundlaget for en ekspansion af udenrigserhvervene og måske specielt skibsfarten og derigennem for hele det norske erhvervsliv, og at det er på den basis, at den moderne norske skibsfart er vokset frem. Ved at Norge nu går ind for en restriktionspolitik i den internationale handel — og vort nuværende statsstyre er her tildels gået i spidsen — rykker man bort netop det fundament, som den norske stat selv tidligere med vidende og vilje har lagt for skibsfartens og andre erhvervs trivsel.

Det er naturligvis en overordentlig vigtig samfundsopgave at hindre arbejdsløshed. Men hvorledes kan man tro, at dette kan opnås ved først at skabe grundlaget for at rejse et betydeligt udenrigserhverv som skibsfarten, for derefter at gå ind for en politik, der undergraver det samme erhverv? Resultatet må blive ikke blot lavere levestandard, men også omfattende arbejdsløshed.

Vor regering smykker sin nuværende økonomiske politik med etiketten »planøkonomi«. Det må vel være tilladt for rederierhvervets udøvere at udtale, at de er ude af stand til at se nogen plan — som fortjener dette navn — i en politik, som på den ene side går ind for fremdeles at have en stor handelsflåde, men på den anden side, som nævnt, følger

principper som slet og ret er uforenelige med norsk skibsfart.«

»Som afslutning,« udtalte direktør *Falck* tilsidst, »vil jeg fremhæve, at det centrale spørgsmål for norsk skibsfarts fremtid ligger i den politiske udvikling. Det er nok således, at Norge er et naturligt søfartsland. Det gælder imidlertid kun under forudsætning af, at vore myndigheder fører en politik, som gør det muligt for skibsfarten at eksistere i dette land. Hvis vor statsledelse vil fortsætte som hidtil med en socialiserings- og restriktionspolitik, der er i strid med skibsfartens mest vitale interesser og behov, vil en væsentlig tilbagegang for norsk skibsfart blive en ubønhørlig konsekvens. Det vil blive en umådelig smertefuld operation, ikke blot for vort erhverv, men for hele det norske samfund. Det vil kunne føles inden for alle lag af det norske folk.«

75 ÅR

Fredag den 21. oktober kan seniorchefen i det viden om kendte skibsmæglerfirma *Holm & Wonsild*, skibsreder *H. A. Hansen*, fejre sin 75 års fødselsdag.

Født i sømandshyen *Marstal* som søn af skibsfører *H. A. Hansen* har skibsreder *Hansen* fra drengeårene haft en tæt og intim tilknytning til søen og til søens erhverv, og det var da også såre naturligt, at han valgte et af disse erhverv som sin arbejdsmark, da tiden kom, hvor han skulle vælge. Det blev skibsmæglervirksomheden, og i 1898 blev han efter en alsidig og grundig uddannelse både herhjemme og i udlandet ansat i firmaet *Holm & Wonsild*. I 1921 blev han optaget som medindehaver af det gamle firma, samtidig med at han blev udnævnt til korresponderende reder for dampskibsselskabet »*Myren*«.

Mangfoldige er de tillidshverv, der i årenes løb er blevet lagt på skibsreder *Hansens* skuldre, og som han har bestridt med stor dygtighed til gavn først og fremmest for dansk skibsfart og for den danske sømandsstand. Her skal blot nævnes, at han beklædte den krævende post som formand for *Dansk Dampskibsrederiforening* og for *Søfartsrådet* fra 1934—39.

Mange hilsener og lykønskninger vil utvivlsomt på den store dag nå frem enten til kontorerne i *Amaliegade* eller til hjemmet på *Margrethevej* som en tak for den indsats, skibsreder *Hansen* har ydet i sin lange arbejdsdag.

ORDENSDEKORATIONER

Under 27. september 1949 er kaptajn *Ejnar Juel-Hansen*, *Kastrup*, og direktør for *Odense Stålskibsværft Erik Ringsted*, *Hvam*, udnævnt til riddere af *Dannebrog*.

S.S. »ALABAMA« SOLGT

D. F.D.S. har fornylig solgt s.s. *Alabama*, der i nogen tid har ligget oplagt i *Århus*, til et italiensk rederi. Købesummen ligger omkring 2 mill. kr., og man afventer nu kun den officielle italienske tilladelse til købet. Repræsentanter for det italienske rederi vil i den nærmeste fremtid ankomme til *Århus* for at besigtige skibet.

S.s. *Alabama* er bygget ved *A/B Öresundsvarvet i Landskrona* i 1920 og er på ca. 9000 tons d.w. Hovedmaskineriet består af en 2400 HK damp turbine. Skibet hed tidligere *Atlantic*.

MINISTRYGNINGEN

Tre af marinens ministrygere vil nu med station i *Grenå* fortsætte det sidste år påbegyndte arbejde på ministrygning af diagonalruten i farvandet nord for *Djursland*. Det vil antagelig vare et par måneder at afslutte arbejdet.

UGENS FRAGTBÆRETNING

Devalueringen af pundet, som man havde ventet ville virke som en saltvandsindsprøjtning på den hensygnende verdenshandel, har indtil nu kun haft til følge, at såvel købere som sælgere holder sig tilbage for at se prisudviklingen an, og dette medfører igen, at der er endnu færre laster at transportere over havet, end der var før devalueringen. De øjeblikkelige forhold på fragtmærkederne er derfor ikke bedre, men snarere værre end de var før d. 18. sept., og det er derfor langt fra nogen misundelsesværdig lod at være reder i dag.

Om forholdene på de enkelte markeder er der ikke meget at fortælle. I transatlantisk fart er der sluttet mange skibe for korn fra St. Lawrence og Northern Range til UK./Cont. for *Ministry of Food's* regning. Oktober tonnager accepterede 7/6d., hvorimod der for novbr. tonnager betales 7/9d. Det er en nedgang sammenlignet med sidste uge på henholdsvis 6d. og 3d. Fra Northern Range til Antwerpen eller Rotterdam direkte betales \$4, og for 9000 ts. tungt korn fra New York til Istanbul betales \$5.42¹/₂. Til trods for kulstrejken i USA sluttedes et par amerikanske 9000 tonnere for kul fra Hampton Roads til Nordfrankrig til \$5.75.

Sukker fra Cuba til Piræus sluttedes til \$8.50, og samme rate betales for en lille parcel Cuba/Bordeaux og/eller Antwerpen. For 4000 ts. Cuba/Casablanca indikeres \$7.50. Markedet fra Golfen har været meget stille. Der kan stadig slutes tonnager for sulphur til omkring 37/6d. til UK.

Fra River Plate rapporteres officielt sluttet til 39/- fra na. San Lorenzo til Antwerpen eller Hamburg, men rygtevis forlyder det, at der skal være sluttet helt ned til 34/-. Bekræftelse herpå foreligger dog ikke endnu.

Fra vestkysten af Sydamerika kan nævnes 9000 ts. sukker fra Peru til Piræus sluttet til \$10.25. Salpeter fra Chile til Indien indikerer uforandret omkring 80/- — 85/-. Fra Nordpacific er sluttet flere skibe for intercoastal lumber til USNH. til rater omkring \$51.500 à \$52.500 lumpsum fio. For korn fra Vancouver til UK./Cont. er betalt 56/3d., og for lumber og stykgods på fio. basis 57/6d. Lumber fra

British Columbia til Sydafrika har fået 440.000 cbft. båd til \$90.000 lumpsum fio.; for en 472.000 cbft. båd til Australien er betalt \$85.000 fio, og endelig kan nævnes, at motorskib på 532.000 cbft. bale er sluttet for sleepers til Karachi til £31.000 lumpsum fio.

Østens markeder er praktisk talt livløse. For ris fra Bangkok/Kohsichang til Gøteborg indikeres 80/- for 6000 ts.

Fra Australien er sluttet en enkelt båd for mel i sække til Mauritius til 47/6d., og en 7500 tonner fik 70/- for sukker fra Queensland til UK.

Fra Sydafrika har der været relativ god efterspørgsel efter tonnager. Kul er sluttet Durban/Montevideo til 27/6d., til Rio er betalt 26/6d. Endvidere sluttedes et par både Durban/Port Sudan til 25/-, og 9000 tonner Lourenco Marques til New Zealand fik 46/3d. For 9000 ts. korn Durban/Antwerpen-Hamburg Range betales 32/6d. For sukker Mauritius/UK. betales 47/6d. Salt fra Aden til Calcutta sluttedes til 23 rupees.

Der har været lidt bedre efterspørgsel efter tonnager for hjemgående forretning fra Middelhavet. Af ugens slutninger kan nævnes: 8000 ts. byg Tunis/Bremen 22/6d. fob., 4200 ts. fosfat Casablanca/ECUK. 21/-, 5000 ts. pyrites Vasiliko Bay/Hamburg 27/-, 9200 ts. jernmalm Bona/UK. 22/6d. Fra Sortehavet sluttedes adskillige både for korn til UK. til 32/6d. med option Antwerpen/Hamburg Range til 30/-.

I kul- og koksarten fra UK. til Danmark er der lidt flere laster i markedet. For kul fra Østkysten til god dansk havn ligger raten på omkring 13/- for 2000 tonnere, og for samme størrelse tonnager betales omkring 17/6d. for koks fra London til god dansk havn. Trælasterne fra Østersøen til UK. viser ingen ændring.

På timechartermarkedet er efterspørgslen begrænset. Engelsk 10.170 ts. d.w. motorskib, ca. 11 mil, sluttedes for 12 måneder til 15/6d., og i Vestindiafart er betalt \$16.500 for dansk 3400 tonner, ca. 12 miles fart, for kortere periode.

DE DANSK-POLSKE FORHANDLINGER

De i øjeblikket i København pågående dansk-polske handelsforhandlinger er, efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, kommet ind i et dødvande, og foreløbig skal de polske forhandlere indhente nærmere direktiver fra regeringen i Polen.

Så meget kan dog siges, at polakkerne har vist yderst ringe interesse for de danske eksporttilbud. Hestene, som man havde sat stor lid til fra dansk side, ønsker polakkerne overhovedet ikke — og de var unægtelig det bedste kort, man mente at have på hånden. Foreløbig har polakkerne kun vist interesse for en dansk eksport omhandlende varer for en 13—15 mill. kr. Sammenlægges dette beløb med den forfaldne »hestegæld« på 25 mill. kr., betyder det, at ønskerne fra dansk side om en polsk kulleverance på ca. 2 mill. tons har måttet reduceres til ca. 800.000 tons. Da England næppe vil være i stand til at udfylde det manglende kvantum — statsovertagelsen af de engelske kullejer har jo ikke gjort dem mere effektive eller ydedygtige — kan Danmark komme i en højst ubehagelig situation.

Polakkerne vil dog gerne sælge kul, men da i dollars — og en sådan handel er Danmark ikke meget interesseret i af nærliggende årsager.

Kul er imidlertid Polens så langt overvejende eksportvare. I 1948 udgjorde kullene således 92 pct. af Polens samlede eksport. Polens overtagelse af kullejerne i Schlesien har fordoblet den polske kulpro-

duktion. Danmark — og de øvrige skandinaviske lande — må anses for det naturligste marked for de polske kul — så meget mere, som en betydelig del af de schlesiske kul tidligere gik til de skandinaviske markeder.

Formentlig vil Polen da også vågne op til den erkendelse, at der her er et marked, som det måske er umagen værd at sætte noget ind på at bevare og erobre. Ellers kunne det jo være, England ville formå at manøvrere så meget kul frem til det danske marked, at England her blev eneherskende.

Endnu er der langt igen, før afslutningen på de dansk-polske forhandlinger kan siges at være i sigte. Man venter dem i og for sig ikke tilendebragt i indeværende måned. Mange ændringer kan nå at ske i billedet, før handelsaftalen foreligger parafæret.

DEN DANSKE SØMANDSFOND

Den danske Sømandsfond (stiftet af Dansk Dampskibs-Rederiforening den 24. februar 1944) vil i den nærmeste tid foretage uddeling af understøttelser til trængende efterladte efter danske søfolk omkommet under krigen 1939—45. Ansøgere, som mener at kunne komme i betragtning, vil kunne afhente ansøgningskemaer på fondens kontor, Amaliegade 33, eller skriftligt anmode om at få skema tilsendt.

De udfyldte skemaer må indsendes til fondens kontor inden 15. november d. å.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kogtved-skolen

Rederiet A. E. Sørensens skibe, den tremastede skonnert *Annette S* og motorgaleasen *Jørgen Ring*, er af rederiet vederlagsfrit stillet til rådighed for J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved, når skibene ligger ledige i Svendborg havn, og skolens elever vil således få adgang til undervisning på søen i større sejlforende skibe.

Nyt fra D.F.D.S.

Det forenede Dampskibs-Selskab har nu udsendt sin julefartplan. Foruden den ordinære båd afgår på Ålborg ruten m.s. *Vistula* som ekstraskib lillejuleaften kl. 20. *Vistula* returnerer fra Ålborg 2. juledag kl. 21.45. Søndag den 1. januar bliver der 2 afgange i begge retninger, idet *Aalborghus* afgår ekstraordinært fra København kl. 8 morgen og dampskibet *Frederikshavn* fra Ålborg kl. 7 morgen.

Foruden de ordinære aftenafgange på Århus-ruten bliver der fredag den 23. december og søndag den 1. januar dagture fra såvel København som Århus. Dagbådene vil afgå fra København kl. 10 og fra Århus kl. 12.

På København—Oslo-ruten afgår onsdag den 21. december m.s. *Vistula* fra København kl. 10 i stedet for m.s. *Kronprins Olav*, der normalt skulle have afsejlet kl. 16. *Kronprins Olav* afgår så fra København torsdag den 22. december kl. 16.

Fra Oslo afgår *Vistula* den 22. december kl. 16 og *Kronprins Olav* fredag den 23. december kl. 16.

D.F.D.S. har efter nedlæggelsen af ruten mellem Ålborg og Leith i England ikke haft nogen direkte passagerforbindelse mellem Nordjylland og England. Fra og med d. 15. ds. vil dette savn blive afhjulpet, idet selskabets rute fra København til Newcastle vil få Ålborg som mellemstation. Ruten besejles i øjeblikket af *Parkeston*, men senere vil dampen *A. P. Bernstorff*, der for tiden undergår en reparation og modernisering på Helsingør skibsværft, blive indsat.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Öresundsvarvet, Landskrona, har afleveret tankmotorskibet *Gunnar Brøvig*, til rederiet H. Brøvig, Farsund. Skibet er på 15.470 tons d.w. og er forsynet med en 7000 hk. Göta-verken dieselmotor. Farten er 14 knob.

Kockum, Malmö, har afleveret lastmotorskibet *Trafalgar* til Wilh. Wilhelmsens rederi, Oslo. Skibet er på 9.270 tons d.w. Farten er 17 knob.

Sætning. Oscarshavn varv har søsat et 2900 tons lastmotorskib, der er under bygning til skibsreder Olav Ringdal, Oslo. Skibet, der fik navnet *Ringvilde*, skal forsynes med en B. & W. dieselmotor på 4200 ihk. Farten skal være 16,5 knob.

Eriksbergs varv, Göteborg, søsatte den 22. sept. et 15.750 tons d.w. tankmotorskib *Vardaas*, der er under bygning til Agdesidens Rederi A/S (Arnt J. Mørland), Arendal. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende Eriksberg B. & W. dieselmotor 6300 ihk. Farten skal være 14,5 knob.

Positionsliste pr. 11. oktober 1949

Dania

Cyril afg. Kbhvn. 11.10. til Gdansk, Bordeaux. — *Danholm* pass. Singapore 7.10. — *Danklint* ank. Caen 9.10., derefter Immingham, Helsingør. — *Danvig* afg. Cuba 9.10. til Philadelphia. — *Tovell* afg. Hamburg 10.10. til Nord-verige, Grækenland.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 29.9. — *Brattingsborg* afg. Antwerpen 8.10. til Buenos Aires. — *Dansborg* ank. Nagasaki 7.10., derefter til North Pacific. — *Ellensborg* ank. Gdynia 9.10., derefter til Cardiff. — *Flynderborg* ank. Libreville 12.10. — *Frederiksborg* ank. Bilbao 10.10., derefter til Casablanca. — *Lilleborg* ank. Immingham 10.10., derefter til Kbhvn. — *Nordborg* forv. afg. Julianehåb 10.10. til Egedesminde. — *Skodsborg* afg. Gdynia 8.10. til Grimsby. — *Taarnborg* ank. Dunkerque 10.10., derefter til Gdynia. — *Uranienborg* afg. New Orleans 7.10. til Cuba. — *Ørneborg* afg. Bilbao 9.10. til Immingham.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensborg. — *Bornholm* ank. Libreville 6.10. — *Bretagne* ank. Telaviv 11.10. — *Grønland* afg. Emden 7.10. til Luleå. — *Halland* afg. Monrovia 10.10. til Duala. — *Irania* afg. Århus 30.9. til Abadan. — *Normandiet* ank. Colombo 10.10. — *Skaane* ank. Ipswich 9.10. — *Slesvig* afg. Melbourne 23.9. til Cape Town.

D. D. P. A.

Christian Holm forv. ank. Kbhvn. 12.10., derfra til Nyborg og Esbjerg. — *Esso København* forv. ank. Aruba 20.10., derfra til Nyborg, evt. Kbhvn. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 27.10., derfra til Nyborg. — *Scandia*

forv. ank. Curaçao 28.10., derfra til Kbhvn. eller Nyborg og Kalundborg.

D. F. D. S.

Argentina afg. New York 8.10. til Port Isabel/Brownsville/Galveston/Houston/New Orleans/New York for lastn. til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Arizona* ank. Sousse 8.10., derfra via Oran for oliefyldning til Hamburg. — *Arkansas* afg. Lisbon 9.10. til Antwerpen-Kbhvn./Århus og Ålborg, ventes til Antwerpen 13.10. — *Bergenhus* afg. Havre 7.10. via Zeebrügge til Århus, fra Århus 15.10. til Leith. — *Bolivia* afg. New Orleans 8.10. til Hampton Roads/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Brasilien* afg. Jarrow on Tyne 23.9. til Corpus Christi/Houston/Panamacity for lastn. til Danmark. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 6.10., fra Kbhvn. 12.10. til Horsens. — *California* afg. Antwerpen 2.10. til Genoa, derfra til Famagusta for lastn. til Danmark, ventes ank. Genoa 12.10. — *Colombia* ank. Kbhvn. 8.10., herfra 11.10. til Stockholm, laster derefter i Nord-verige til Newark/Alabama/Baltimore. — *Delaware* ank. Newcastle 9.10., derfra forv. 11.10. til Antwerpen/Dunkirk/Gibraltar/Malta og Levanten. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 11.10. til Reykjavik, derfra 15.10. via Thorshavn til Kbhvn. — *Florida* i dok i Frederikshavn, derfra forv. 12.10. til Ålborg, derfra forv. 14./15.10. til Kbhvn., fra Kbhvn. forv. 17.10. til Antwerpen/Malta og Levanten. — *Frigga* ank. Kbhvn. 10.10., herfra forv. 12.10. til Nakskov/Århus/Kolding/London. — *Garonne* afg. Antwerpen 8.10. til Kbhvn. og Århus. — *Georgia* ank. Gdynia 9.10., afg. forv. 12.10. til Vestfrankrig. — *Halfdan* ank. Lissabon 7.10., derfra ca. 12.10. til Bordeaux, derfra ca. 17.10. til La Pallice/Havre/Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Harald* ank. Antwerpen 7.10. derfra ca. 14.10. til Middelf./Kolding/Odense/Randers/Ålborg. — *Hebe* ank. Kbhvn. 10.10., herfra forv. 12.10. til Århus/Ålborg/Leith/Newcastle. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 6.10., herfra 11.10. til Ålborg, fra Kbhvn. ca. 17.10. til London. — *Hroar* ank. Hull 11.10., derfra ca. 15.10. til Kbhvn., fra Kbhvn. 22.10. til Helsingfors. — *Ivar* ank. Rostock 10.10. — *Katholm* afg. London 7.10. til Manchester, derfra ca. 17.10. til Liverpool-Kbhvn./Århus/Randers. — *Knud* ank. Ålborg 8.10., derfra 11.10. til Randers og Odense. — *Lemnos* ank. Alexandria 7.10., derfra forv. 11./12.10. til Cypren/Beirut. — *Maine* ank. Rodosto 8.10., derfra forv. 11.10. til Torrevieja, evt. Lisbon/Leixoes/Antwerpen/Hamburg og Danmark. — *Margrethe* ank. London 11.10., derfra ca. 21.10. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Kbhvn. 11.10., herfra forv. 13.10. til Odense/Århus/London. — *Melos* ank. Antwerpen 7.10., derfra forv. 11./12.10. til Casablanca/Tanger/Oran/Algier/Tunis/Barcelona/Marseille og Italien. — *Nevada* i dok i Kbhvn. til ca. 12.10., herfra forv. 13.10. til Nord-verige for lastn. til Nordamerika. — *Oregon* afg. Rotterdam 22.9. til Corpus Christi/Houston/Port Arthur/New Orleans for lastn. til Danmark. — *Paraguay* afg. Esbjerg 30.9. via Las Palmas for oliefyldning til Buenos Aires, afg. Las Palmas 7.10. — *Rhodos* ank. Malaga 9.10., derfra til Lisbon og Kbhvn. — *Rota* ank. Hull 11.10., derfra til Newcastle/Kbhvn. — *Samos* afg. Tunis 10.10. til Marseille/Livorno/Genoa/Sicilien og Spanien, ventes til Marseille 12.10. — *Skjold* afg. La Pallice 8.10. til Havre, derfra 11.10. til Antwerpen/Hamburg/Kbhvn. — *Svanholm* afg. Kolding 10.10. til London, derfra ca. 15.10. til Manchester/Liverpool/Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Swansea 10.10. til Liverpool, derfra ca. 14.10. til Kbhvn. — *Texas* ank. Limassol 10.10., derfra forv. 11.10. til Famagusta/Izmir/Istanbul og Saloniki. — *Thyra* afg. Esbjerg 8.10. til Havre/Esbjerg. — *Tomsk* afg. Hamburg 11.10. til Antwerpen/Dunkirk/Havre/Portugal. — *Trondhjem* afg. Esbjerg 6.10. til London/Esbjerg, ank. Esbjerg ca. 13.10. — *Tula* ank. Antwerpen 8./10., derfra ca. 14.10. til Kbhvn. — *Tunis* ank. London

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



11.10. — *Tyr* ank. Esbjerg 2.10. — *Uruguay* ank. Samos 6.10., derfra ca. 12.10. til Bahia/Madeira, laster til Danmark. — *Venezuela* afg. New York 30.9. til Oslo/Halmstad/Kbhvn./Gdynia/Kbhvn., ventes ank. Oslo 12.10. — *Virginia* ank. Kramfors 10.10., derfra til Domsjö, laster til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. afg. Gdansk 14.10. til Ålborg. — *Concordia* forv. afg. Beekton 15.10. til Kbhvn. — *Dania* forv. afg. Gdansk 12.10. til Holland. — *Hafnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. afg. Randers 14.10. til River Tyne.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Brest 11.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Drammen 11.10. — *I. P. Suhr* pass. Brunsbüttel 10.10.

Heimdal

Axel Carl afg. Bombay 10.10. til Tuticorin. — *Hans P. Carl* afg. Calcutta 9.10. til Madras. — *Martin Carl* rep. Sunderland. — *Poul Carl* ank. Melbourne 10.10.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Ardrossan 6.10. — *Jens Toft* afg. Izmir 9.10. til London o. v. — *Karen Toft* rep. Helsingør. — *Maria Toft* forv. ank. Casablanca 14.10.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Genoa 11.10. til italiensk Somaliland. — *Anna Dan* forv. ank. Toppila 13.10., derefter Themsens. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Buenos Aires 15.10. til Venezuela. — *Egyptian Reefer* afg. Rio de Janeiro 9.10. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* pass. Ækvator 10.10 p. v. t. Chile. — *Gladys Dan* afg. Païta 5.10., nordg. — *Hedda Dan* pass. Ølandsrev 8.10. p. v. t. Toppila og Mäntyluoto. — *Indian Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 11.10., derefter Buenos Aires. — *Jelva Dan* forv. ank. Toppila 12.10., derefter Themsens. — *Jutta Dan* forv. afg. Kbhvn. 13.10. til Vestgrønland. — *Kamma Dan* afg. New York 8.10. til Chile. — *Katja Dan* forv. afg. Kotka 12.10. til Calais. — *Laila Dan* ank. Guayaquil 4.10., sydg. — *Laura Dan* forv. afg. Kotka 13.10. til Bristol og Cardiff. — *Lillian Dan* ank. Kemi 8.10., derefter Raumo/St. Louis du Rhone. — *Linda Dan* afg. St. Louis du Rhone 10.10. til Alicante. — *Leena Dan* ank. Savannah 8.10., nordg. — *Lotta Dan* forv. afg. Kemi 12.10. til Rouen. — *Maria Dan* afg. Kbhvn. 9.10. til Vestgrønland. — *Marna Dan* ank. San Antonio 6.10., sydg. — *Minna Dan* forv. anløbe Kbhvn. for bunkers ca. 16.10. — *Paula Dan* afg. New York 5.10. til Baltimore. — *Randa Dan* forv. pass. Kielerkanalen 14.10. p. v. t. Yxpila. — *Selma Dan* forv. afg. Themsens 11.10. til Kotka. — *Stina Dan* forv. ank. Rochester 12.10., derefter Kemi. — *Ulla Dan* forv. afg. Amsterdam 11.10. til Mäntyluoto.

Molotramp

Stensby afg. Christmas Island 5.10. til Fremantle. — *Tureby* pass. Panama 7.10. på rejse fra San Pedro til Dublin og Cork. — *Vedby* afg. Fremantle 7.10. til Christmas Island.

Myren

Asbjorn forv. ank. New York 17.10. — *Astrid* forv. ank. Valencia 12.10. — *Birte* ank. Upernivik 10.10. — *Chr. Sass* ank. Duala 8.10. — *Stal afg.* Toppila 11.10. til Rouen. — *Clara* afg. Herøen 11.10. til Vejle.

Norden

Norden forv. afg. Durban 17.10. til U.S.A. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* ank. Liverpool 9.10., forv. afg. 19.10. til Danmark. — *Nordpol* afg. Accra 10.10. til Lagos, Port Gentil, Pointe Noire. — *Nordvest* afg. Kbhvn. 12.10. til Oslo, derfra forv. 13.10. til Nakskov.

Orient

Astoria afg. Auckland 4.10. til Nauru. — *Westralia* afg. Cape Town 10.10. til Baltimore.

Pacific

London ank. Maracaibo 10.10. — *Oslo* afg. Gdynia 2.10. til Zonguldak. — *Paris* ank. Nyköping 8.10., derefter Köping, Zonguldak.

Progress

Absalon ank. London 8.10. — *Elisabeth Nielsen* ank. Gdynia 6.10. — *Ellen Nielsen* ventes til Bergen 16.10. — *Hugo Nielsen* afg. Haifa 10.10. — *Fylla* afg. Nyhamn 10.10. — *Henry Tegner* ank. Rouen 10.10. — *Karen* afg. Ålborg 11.10. — *Margrete* afg. Cagliari 3.10. — *Marianne* afg. Gdynia 11.10. — *Marx* afg. Rotterdam 11.10. — *Polly* afg. Lerwick 9.10. — *Rigmor* afg. Stettin 11.10. — *Sophie* afg. Sønderborg 11.10. — *Thyra* ank. Kemi 10.10.

Torm

Herdis afg. Isabela 5.10. til Hongkong. — *Olga S.* ank. Helsingør 21.9. — *Gerd* ank. New York 10.10., derefter Boston. — *Tekla* afg. New York 6.10. til Trinidad. — *Agnete* forv. ank. Buenos Aires 12.10., derefter Montevideo. — *Kirsten* ank. Philadelphia 8.10., derefter New York. — *Gertrud* afg. Callao 1.10. til Buenos Aires. — *Ragnhild* afg. Tampico 3.10. til Antwerpen. — *Helvig* afg. Angra dos Reis 9.10. til New York. — *Thyra S.* ank. Lissabon 11.10., derefter Genoa. — *Gyda* afg. Rotterdam 5.10. til Israel. — *Anne* forv. ank. Leghorn 11.10., derefter Genoa. — *Hilde* ank. Helsingør 19.9. — *Aslaug* forv. ank. Calais 11.10., derefter Færøerne. — *Gudrun* ank. Raumo 11.10., derefter Zaandam eller Amsterdam. — *Alice* afg. Gävle 4.10. til Casablanca. — *Gunhild* forv. ank. Calais 11.10., derefter Tyne.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Tunis 6.10. — *Otto Petersen* ank. Hull 6.10. — *P. N. Damm* ank. Lapaluoto 5.10. — *Svend Pii* afg. Archangelsk 2.10. til Dundee.

Ø. K.

Annam ank. Sydney 4.10., derefter Brisbane. — *Asia* rep. Nakskov. — *Bintang* afg. Singapore 9.10. til Hongkong og Japan. — *Blankvann* ank. Kbhvn. 8.10., udsløst 16.10. — *Danholm* afg. Colombo 30.9. til Bangkok. — *Erria* forv. afg. San Francisco 6.10. til Vancouver og Seattle. — *Falstria* afg. New York 7.10. til Kbhvn. — *Fernmoor* afg. Singapore 10.10. til Bangkok og Singapore. — *Fionia* afg. Marseilles 7.10. til Genoa og Neapel. — *India* pass. Miami 6.10. til Liverpool og Dublin. — *Java* afg. London 10.10. til Antwerpen og Hamburg. — *Jutlandia* pass. Bullt of Lewis 9.10. til New York. — *Kambodia* afg. Manila 10.10. til Hongkong, Kobe og Yokohama. — *Kina* forv. afg. Burnie 15.10. til Sydney. — *Korea* pass. Ushant 10.10. til Marseilles, Livorno og Genoa. — *Lalandia* afg. Middlesbrough 9.10. til Antwerpen, Rotterdam og Genoa. — *Malacca* ank. Kotka 8.10., derefter Kbhvn. og St. Thomas. — *Malaya* afg. Alexandria 10.10. til Genoa, Tangier og Antwerpen. — *Manchuria* afg. Colombo 10.10. til Aden, Port Said og Genoa. — *Meonia* forv. afg. Colombo 11.10. til Penang, Port Swettenham og Singapore. — *Mongolia* afg. Beyrouth 9.10. til Genoa, Lissabon og Antwerpen. — *Morelia* afg. Hongkong 10.10. til Manila og philippinske havne. — *Nikobar* afg. Cebu 10.10. til Nord Pacific-kysten. — *Selandia* forv. afg. Bangkok 11.10. til Singapore, Port Swettenham og Penang. — *Serampore* ank. Vancouver 9.10., laster til Østen. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta og Vizagapatam. — *St. Jan* ank. Chittagong rhed 1.10. — *St. Thomas* ank. Karachi 6.10., derefter Port Okha, Bombay og Colombo. — *Tahsis* afg. Cebu 22.9. til Long Beach. — *Tantara* ank. San Francisco 3.10., derefter Vancouver. — *Tranquebar* afg. Rotterdam 9.10. til Hamburg, Oslo og Kbhvn.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiven af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

REDER- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL


*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Nor.k statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 6. Oktober 1949.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
91.....	1713.	140.....	1692, 1693, 1722.
92.....	1704.	141.....	1722.
100.....	1702, 1704, 1717, 1722.	142.....	1692, 1693.
101.....	1704.	150.....	1695.
102.....	1702, 1717.	152.....	1695.
103.....	1717, 1722.	154.....	1695.
104.....	1706.	180.....	1676, 1680, 1681, 1695.
106.....	1706.	181.....	1670, 1680.
112.....	1717.	185.....	1683, 1692, 1693, 1695.
116.....	1699, 1700.	186.....	1681.
125.....	1722.	187.....	1680, 1681, 1689.
126.....	1695.	188.....	1670, 1680, 1689.
130.....	1687, 1689.	189.....	1670.
132.....	1687, 1689.	200.....	1674, 1675.
133.....	1687.	201.....	1679.
134.....	1687.	Rutekort.....	1717.

Med dette nummer følger:

Månedsoversigt Nr. 10.

Rettelsesblad Nr. 183.

Corrections to Nemedri (ending 17. September 1949).

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Nyt kort (Decca) L. Nr. 112. Decca Stedlinie Kort. Aarhus Bugt og tilstødende Farvande. Målestok: 1 : 70 000. Pris: Kr. 9,00.

I. Østersøen.

1670. Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne anduvning. Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1668 1949 udgår.

Position. 55° 05' (58") N. 14° 42' (02") E.

Detaller. Rønne Havn bagfyr er forandret til at vise hvidt lys med en-formørkelse hver 5^s, lys 3^s, mørke 2^s.

Kort Nr. 189, 188 og 181.

Publikationer. Danske Lods III, side 288. Fyrfort. Nr. 850 a.

(Marineministeriet, 1. Oktober 1949.)

1671. Danmark. Bornholms S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsol.

Tidspunkt. 10.—13., 24., 25. og 28. Oktober 1949, hver dag Kl. 0700—1900.

Positioner. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.

Grødby åens udløb: c. 55° 01',4 N. 14° 54',7 E.

Søbæks udløb: c. 55° 00',7 N. 14° 56',7 E.

Skydeområdet ud over søen har følgende grænser:

1. Mod NE.: En linie, der går i retning NW.—SE. over Søbæk udløb.
2. Mod NW.: En linie, der går i retning NE.—SW. over Grødby åens udløb.
3. Mod S.: En cirkelbue med centrum i Raghhammer Oddes spids og radius 3,1 sm.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Største ordinat: 1020 m.

Under skydning vil der ved Tydskegaard og på Raghhammer Odde være hejst rødt flag med hvid spuns.

(21. bataillon, 26. September 1949.)

1672. Sverige S.-kyst. Sejlløbet fra søen til Åhus. Sømærker udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved sejlløbet fra søen til Åhus er udlagt følgende sømærker:

A. Ved sejlløbets N.-side:

- 1) En rød stage med 1 opadvendt kost på 55° 55' 29" N. 14° 23' 34" E., SSE. for grunden Blockåkerne.

B. Ved sejlløbets S.-side:

- 2) En stage uden topbetegnelse på 55° 55' 26" N. 14° 23' 37" E., N. for den lige W. for Åhusredd yttre södra lystønde beliggende 4 m grund.
- 3) En stage uden topbetegnelse på 55° 55' 32" N. 14° 21' 57" E., NW. for den E. for Trulssons grund beliggende 6 m grund.

(U. f. s. Nr. 39/2172. Stockholm 1949.)

1673. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1596 1949 udgår.

Position. c. 60° 34' N. 18° 58' E.

Detaller. Grundkallen fyrskib er på grund af reparation midlertidigt ombyttet med et reservefyrskib, mærket *Reserv.* Fyr- og tågesignalkarakterer er uforandret.

(U. f. s. Nr. 39/2169. Stockholm 1949.)

1674. Polen. Danzig Bugt. Vistula munding. Neufähr Riff NE. Lys- og klokke tønde udlagt.

Position. 54° 23' 36" N. 18° 46' 42" E.

Detaller. En rød- og hvidmalet lys- og klokke tønde med E.-topbetegnelse er udlagt på ovennævnte plads i 8,5 m vand.

Lys- og klokke tøndens er mærket *G W* og viser rødt et-blink hver 1,3^s, lys 0,5^s, mørke 0,8^s.

Anm. Man skal anduve ovennævnte lys- og klokke tøndens fra NE.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 13/143. Gdynia 1949.)

1675. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Oplysning om lystønde.*Position.* 54° 32' 25" N. 18° 33' 53" E.*Detaller.* Lystønden, der er udlagt på ovennævnte position, er nu en rød- og hvid, lodret sribet lystønde, der viser grønt et-blink hver 2^s, blink 0,3^s, mørke 1,7^s. Synsvidde: 3 sm.*Kort* Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 13/145. Gdynia 1949.)

1676. Polen. Kolberg. Fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/941 1949.*Position.* 54° 11' 17" N. 15° 33' 22" E., på E.-lige bølgebryders inderste ende.*Detaller.* Kolberg fyr på ovennævnte plads er forandret og viser nu hvidt gruppe-blink, 3 blink hver 30^s, blink 3^s, mørke 1^s, blink 1^s, mørke 1^s, blink 3^s, mørke 21^s. (morsebogstavet K).*Kort* Nr. 180.

(N. t. M. Nr. 13/149. Gdynia 1949.)

1677. Polen. Kolberg. Oplysning om tågesignal.*Position.* 54° 11' 17" N. 15° 33' 22" E.*Detaller.* Tågesignalet ved Kolberg fyr, der afgives med nautofon, er 3 toner hver 30^s, tone 3^s, pause 1^s, tone 1^s, pause 1^s, tone 3^s, pause 21^s. (morsebogstavet K.).

(N. t. M. Nr. 13/150. Gdynia 1949.)

1678. Polen. Kolberg. Oplysning om havnefyr.*Positioner.* a) Det røde havnefyr: 54° 11' 28" N. 15° 33' 12" E., på molehovedet af E.-lige bølgebryder.

b) Det grønne havnefyr: 54° 11' 25" N. 15° 33' 12" E., på molehovedet af W.-lige bølgebryder.

Detaller. a) Fyret på ovennævnte plads a) er nu hvidmalet med rødt bælte.

b) Fyret på ovennævnte plads b) er nu hvidmalet med grønt bælte.

(N. t. M. Nr. 13/151. Gdynia 1949.)

1679. Tyskland. Greifswalder Bodden S. Ludwigsburg. Luftfyr nedlagt.*Position.* c. 54° 06' 55" N. 13° 30' 15" E.*Detaller.* Luftfyret på ovennævnte position er nedlagt.*Kort* Nr. 201.

(N. t. M. Nr. 2000. London 1949.)

1680. Tyskland. Rügen NW.-kyst. Dornbusch fyr. Oplysning om synsvidde.*Position.* c. 54° 36',0 N. 13° 07',5 E.*Detaller.* Synsvidden for Dornbusch fyr er nu 10 sm.*Kort* Nr. 187, 188, 180 og 181.*Publikationer.* Danske Lods III, side 270.

(N. t. M. Nr. 2000. London 1949.)

1681. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow fyr forandret.*Position.* c. 54° 20',1 N. 12° 22',8 E.*Detaller.* Wustrow fyr viser nu hvidt lys med gruppe-formørkelse, tre-formørkelser hver 12^s. Synsvidde: 11 sm.*Kort* Nr. 186, 187 og 180.

(N. t. M. Nr. 2000. London 1949.)

1682. Tyskland. Fehmarnbelt fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1287 1949 udgår.*Position.* c. 54° 36' N. 11° 09' E.

(N. f. S. Nr. 38/2637. Hamburg 1949.)

1683. Tyskland. Kieler Bugt. Rute 1. Oplysning om vrage.*Position.* 54° 31' 17" N. 10° 29' 39" E.*Detaller.* Vraget af hollandsk m/s *Pinguin*, der er sunket på ovennævnte plads, og over hvilket mindste dybde er 1,5 m, er afmærket med en vraglystønde, der viser grønt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 3^s, mørke 1^s. Vraglystønden, der er forsynet med S.-topbetegnelse, er udlagt 60 m 220° fra vraget.En grønmalet spidstønde med N.-topbetegnelse er udlagt 40 m 40° fra vraget.
Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 38/2552. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1684. Danmark. Sundet. Skovshoved ENE. Kapsejladsmærke inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1066 1949 udgår.*Position.* 55° 46' (16") N. 12° 38' (34") E.*Detaller.* Den sorte stage med 1 sort flag, mærket *K. D. Y.*, er inddraget.

(Fyrdirektoratet, 30. September 1949.)

1685. Danmark. Sundet. Skovshoved havn SE. t. E. Kapsejladsmærke inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1067 1949 udgår.*Position.* 55° 45' (14") N. 12° 37' (44") E.*Detaller.* Den sorte stage med 1 sort flag, mærket *S. K. S.*, er inddraget.

(Fyrdirektoratet, 30. September 1949.)

1686. Danmark. Sundet. Middelgrunden. Oplysning om nedsprængt vrags plads.*Tidligere E. f. S.* Nr. 38/1564 1949.*Rettet position.* 55° 42' 25" N. 12° 40' 36" E.*Detaller.* Pladsen for det til 4 m dybde nedsprængte vrage af luftfartøj på lossepladsen på Middelgrunden er som ovenfor anført.(Inspektionsskibet *Løvenørn*, 7. September 1949.)**1687. Danmark. Sundet. Amager E.-kyst. Kastrup lufthavn udvides. Bro fjernet. Bådehavn anlægges.***Positioner.* *Thye's (Thyges) bro:* c. 55° 37',8 N. 12° 39',8 E.*Kastrup Broforenings bådehavn:* c. 55° 38',1 N. 12° 39',6 E.*Detaller.* I anledning af, at Kastrup lufthavn udvides i NE.-lige retning, hvorunder der foretages udfyldningsarbejder uden for den oprindelige kystlinie, er den tidligere *Thye's (Thyges) bro* fjernet.

Til erstatning for den fjernede bro anlægges en ny bådehavn umiddelbart S. for Kastrup Broforenings bådehavn.

Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.*Publikationer.* Danske Lods III, side 45 (tillæg Nr. 3, side 8). Havnelods, side 157 (planen) og 310.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 17. August 1949 og E. f. L. Serie A Nr. 15. København 1949.)

1688. Sverige. Sundet. Svinbådan fyrskib genudlagt på station. Reservefyrskib inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1253 1949 udgår.*Position.* c. 56° 10' 25" N. 12° 30' 47" E.

(U. f. s. Nr. 39/2239. Stockholm 1949.)

1689. Sverige. Sundet. Skanör W. Vraglystønde flyttet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1194 1948.*Position.* Vraglystøndens ny plads: 55° 24' 43" N. 12° 38' 09" E., c. 100 m W. t. S. for vraget.

Detaller. Vraglystønden ved vraget af m/s *Acacia* er flyttet fra 55° 24' 46" N. 12° 37' 57" E. til ovennævnte nye plads, nærmere ved vraget.

Kort Nr. 132, 130, 187 og 188.

(Marineministeriet, 30. September 1949.)

1690. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 24.—29. Oktober 1949, begge dage inklusive; hver dag Kl. 0900—2400.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser med kanon mod mål på søen inden for et område, der begrænses af de rette linier gennem følgende punkter:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a. 55° 09',2 N. 11° 20',0 E. | e. 55° 06',7 N. 11° 38',0 E. |
| b. 55° 09',2 N. 11° 35',1 E. | f. 55° 06',7 N. 11° 28',9 E. |
| c. 55° 08',8 N. 11° 35',1 E. | g. 55° 07',4 N. 11° 28',9 E. |
| d. 55° 08',8 N. 11° 38',0 E. | h. 55° 07',4 N. 11° 20',0 E. |

Sikkerhedshøjde: 175 m.

Når der skydes, vises fra det skydende skib samt fra slæbefartøjet om dagen international talstander 7. Om natten viser det skydende skib et rødt lys, synligt hele horisonten rundt og hejst på toppen. Slæbefartøjet viser om natten 2 hvide lys, det ene lige under det andet, synlige hele horisonten rundt og hejst på toppen. Under alle skydninger efter mørkets frembrud vil der blive anvendt projektør til belysning af målet.

Ann. Skibe og fartøjer advares imod at tage ophold inden for ovennævnte område i de pågældende tidsrum.

(Marineministeriet, 30. September 1949.)

1691. (T). Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke i uorden.

Position. c. 55° 12',3 N. 11° 06',6 E.

Detaller. Agersø Flak W. hvide stumptønde med 1 nedadvendt kost har mistet topbetegnelsen.

(Marineministeriet, 4. Oktober 1949.)

1692. Danmark. Store-Bælt. Tranekær SE. Vrag nedsprængt. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 16/766 1949.

Position. 54° 58' (35") N. 10° 55' (00") E.

Detaller. Vraget af s/s *Pallas* er nedsprængt til i flugt med havbunden. Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 142, 140 og 185.

(Fyrdirektoratet, 28. September 1949.)

1693. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Oplysning om dybde over nedsprængt vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1567 1949 udgår.

Position. c. 54° 58',1 N. 11° 01',6 E.

Detaller. Vraget af tysk forpostskib *Richardt Ohlrogge*, der var delt i to dele, er nedsprængt til i flugt med havbunden. Mindste dybde på pladsen for vragets agterskib er 13,6 m. Mindste dybde på pladsen for vragets forskib er 14,0 m.

Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 142, 140 og 185.

(Fyrdirektoratet, 15. og 28. September 1949.)

1694. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1508 1949 udgår.

Positioner. Middelgrund klokketønde: 55° 01' (19") N. 10° 40' (55") E.

Stenodde — : 55° 00' (01") N. 10° 42' (03") E.

Rudkøbing Løb N. — : 54° 58' (48") N. 10° 43' (09") E.

Rudkøbing S. — : 54° 54' (36") N. 10° 39' (37") E.

Strynø S. — : 54° 52' (53") N. 10° 37' (16") E.

Hovvig — : 54° 52' (05") N. 10° 31' (35") E.

Detaller. Middelgrund, Stenodde, Rudkøbing Løb N., Rudkøbing S., Strynø S. og Hovvig klokketønder er atter udlagt på plads.

(Sydfyenske Dampskibsselskab, 28. September 1949.)

1695. Tyskland. Lille-Bælt. Flensburg Fjord. Tønde ombyttet med lystønde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1477 1949.*Position.* 54° 51' 09" N. 9° 36' 23" E.*Detaller.* Tønden på ovennævnte plads er ombyttet med en sortmalet lystønde (spids-tønde), der er mærket I, og som viser hvidt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.*Kort* Nr. 154, 152, 150, 185, 126 og 180.*Publikationer.* Danske Lods III, side 155.

(N. f. S. Nr. 38/2638. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1696. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.***Tidspunkt.* 30. Oktober 1949—30. April 1950, hver dag Kl. 0800—1600, lørdage dog Kl. 0800—1100.*Positioner.* a) 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.

b) 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra Melby Overdrev. Fareområdet på søen, der i skydetiden er spærret for al sejlads, strækker sig indtil 3000 m fra kysten mellem ovennævnte positioner a) og b).

Under skydningerne vil der være hejst signalflag på 2 signalstænger, en i klitterne W. for stængehuslinien og en i klitterne omtrent i midten af Melby Overdrev skyde-terrain.

(Søværnets øksercerskole, 20. September 1949.)

1697. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.*Tidspunkt.* I dagene 6.—7. og 10.—15. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1600, lørdag den 15. Oktober dog Kl. 0800—1300.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra Melby-Tollerup overdrev. Skydeområdet på søen, der i skydetiden er afspærret for al sejlads, begrænses af en linie gennem følgende punkter:

1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.

2. 56° 02',1 N. 11° 55',3 E.

3. 56° 03',6 N. 11° 57',8 E.

4. 56° 03',6 N. 12° 02',6 E.

5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

Anm. Skydeområderne er ikke afmærket.

Under skydningerne vil der være hejst talstander 7 på to flagstænger, en i Liseleje plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m E. for Liseleje, og en i den W.-lige ende af Asserbo plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m SW. for Stængehuset.

Højeste ordinat: 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjøllandske division, 27. September 1949.)

1698. Danmark. Isefjord. Gravet rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1514 1949.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 26. September 1949 fandtes dybden ikke at være under 7,2 m undtagen enkelte steder ved W.-kanten af renden, hvor dybden er 6,9 m.

(Hundested lodseri, 26. September 1949.)

1699. Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Orø vestre Løb. Nye fyr tændt. Lystønder permanent inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/115 og 33/1403 1949 udgår.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I. Følgende nye fyr, der leder E. om Lysegrund og gennem Orø vestre Løb i Isefjorden, er tændt:

- a) *Løserup* fyr på 55° 46' (47") N. 11° 44' (51") E., der viser hvidt, rødt og grønt, fast lys. Flammens højde: 23,5 m. Synsvidde for hvidt lys: 5 sm. 2,5 m høj, cylindrisk, hvidkalket fyrbygning. Fyret lyser, som følger:
 1. Grønt i pejl. fra 180° til 207°.
 2. Hvidt i — - 207 - 216°.
 3. Rødt i pejl. fra 216° til 234°.
- b) *Høsehalsen* fyr på 55° 46' (08") N. 11° 46' (14") E., der viser hvidt, rødt og grønt et-blink hver 2^s, blink 0,2^s, mørke 1,8^s. Flammens højde: 5,0 m. Synsvidde: 7 sm for hvidt og 3 sm for rødt og grønt lys. 4,6 m høj, rødmalet, tresidet pyramideformet fyrbåke. Fyret lyser, som følger:
 1. Grønt i pejl. fra 252°,0 til 338°,5.
 2. Hvidt i — - 338°,5 - 343°,5.
 3. Rødt i — - 343°,5 - 72°,0.
 4. Grønt i pejl. fra 72°,0 til 165°,0.
 5. Hvidt i — - 165°,0 - 175°,0.
 6. Rødt i — - 175°,0 - 252°,0.

II. Efter tændingen af ovenstående fyr er følgende lystønder permanent inddragne:

1. Lysegrund E. lystønde: 55° 48' (57") N. 11° 46' (46") E.
2. Skinkelmæren — : 55° 46' (36") N. 11° 46' (12") E.
3. Høsehalsen — : 55° 46' (05") N. 11° 46' (20") E.
4. Eskeholm NW. — : 55° 45' (49") N. 11° 46' (29") E.

Kort Nr. 116.

Publikationer. Danske Lods II, side 160 og 161. Fyrfort. Nr. 293, 295, 295 A, 296, 296 A og 297. Søm.fort., side 47, Nr. 3, 7, 10 og 12.

(Fyrdirektoratet, den 3. Oktober 1949.)

1700. Danmark. Isefjord. Holbæk indsejling. Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1515 1949 udgår.

Positioner. Holbæk bagfyr: 55° 43' (06") N. 11° 42' (16") E.

— forfyr: 55° 43' (14") N. 11° 42' (43") E.

Holbæk Havn forfyr: 55° 43' (12") N. 11° 43' (03") E.

Detaller. 1. Holbæk bagfyr og forfyr er begge blevet forandret fra at vise hvidt lys med formørkelser til at vise rødt, fast lys, idet lysstyrken samtidigt er forøget.
 2. Holbæk Havn bagfyr og forfyr er begge blevet forandret fra at vise rødt, fast lys til at vise grønt, fast lys.
 3. Lysstyrken i de to fyr på Holbæk bådehavns W.-mole og på skibshavnens W.-mole er blevet nedsat.

Kort Nr. 116.

Publikationer. Havnelods, side 137 (planen) og 138. Fyrfort. Nr. 299 a og b, 300 a og b, 301 og 302.

(Fyrdirektoratet, 3. Oktober 1949.)

1701. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus lystbaadehavn. Tågesignal midlertidigt ikke i virksomhed.

Position. 56° 10' (03") N. 10° 13' (41") E., på E.-molens hoved.

Detaller. Den elektriske ventilatorsirene ved Aarhus lystbaadehavn er midlertidigt ude af virksomhed.

(Havneingeniøren, Aarhus, 28. September 1949.)

1702. Danmark. Anholt havn W. Oplysning om vrage. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1644 1949.

Position. 56° 43' (04") N. 11° 29' (07") E. (Vragets tidligere plads).

Detaller. Vraget af motorgaleasen *Najaden* er under bortsprængning. Vragets mast, på hvilken den elektriske blinklanterne var anbragt, er væltet. Vraget, af hvilket intet mere er synligt over vandet, er nu afmærket med en vravgager med 2 grønne flag. Vageren var oprindeligt udlagt NE. for vraget; men vraget er senere drevet og befinder sig nu c. 200 m SSE. for vravgageren.

Kort Nr. 102 og 100.

(Marineministeriet, 2. Oktober 1949.)

1703. Danmark. Kattegat. Læsø Rende fyrskib genudlagt. Midlertidigt udlagt lys- og fløjtetønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1645 1949.

Position. c. 57° 12',5 N. 10° 44',1 E.

(Inspektionsskibet Argus, 29. September 1949.)

1704. (T). Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Spidstønde midlertidigt udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/922 1949.

Position. Hirsholm NW. røde en-kost: c. 57° 30' (28") N. 10° 35' (56") E.

Detaller. På pladsen for Hirsholm NW. røde spidstønde med 1 opadvendt kost er midlertidigt udlagt en rødmalet spidstønde.

Kort Nr. 101, 100 og 92.

(Marineministeriet, 26. September 1949.)

1705. Danmark. Kattegat. Læsø N. fyrskib NW. t. W. Vrag.

Position. c. 57° 36' N. 11° 07' E., c. 8 sm NW. t. W. for Læsø N. fyrskib.

Detaller. Dampskibet *Juri* rapporteres at være sunket på ovennævnte plads efter kollision med en undervandshindring.

(Västra Lotsdistriktet, Göteborg, 28. September 1949.)

1706. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Nordmandshage S. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1613 1949.

Position. 56° 58' (12") N. 10° 21' (10") E.

Detaller. Vraget af uddybningsmaskinen *Vulcanus*, der var sunket på ovennævnte plads, er bjærget. Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 106 og 104.

(Marineministeriet, 1. Oktober 1949.)

1707. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1296 1949 udgår.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I Tyborøn Kanal er vandstanden for tiden ved middelhøjvande:

På Havrerevlen 6,5 m og i Svaneholm fyrlinie 4,8 m.

I Sælhundeholm Løb er der 4,0 m dybde.

I fyrlinierne er der således for tiden 4,8 m fra søen til ankerplads i kanalen. Uden for fyrlinierne findes en rende med betydeligt mere vand, der kan benyttes med lodshjælp.

I det W.-lige indløb til Limfjorden er der 4,0 m vand.

(Thyborønkanals lodseri, 2. September 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1708. U.S.S.R. Hvidehavet. Murmanskhavet. Oplysning om fyr.

1. *Position.* c. 65° 29',0 N. 39° 43',5 E.

Detaller. Det rapporteres, at Zimnegorski fyr på ovennævnte plads i Hvidehavet viser hvidt, fast lys med blus hver 15^s, blus 5^s, fast lys 10^s.

2. *Position.* c. 68° 49',6 N. 37° 19',7 E.

Detaller. Det rapporteres, at Kharlov fyr på ovennævnte plads i Murmanskhavet viser hvidt to-blink hver 15^s, blink 0,5^s, mørke 2^s, blink 0,5^s, mørke 12^s.

Fyrets lysstyrke er stor og synsvidden betydelig.

1709. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand.

Tidspunkt. 10.—13. og 17.—18. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.

Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 3,8 sm fra denne, den 17.—18. Oktober dog kun indtil en afstand af 2,5 sm fra kysten. Sikkerhedshøjde: 2400 m.

(Marinestationen Esbjerg, 26. September 1949.)

1710. Tyskland. Nordsoen. Bremen fyrskib genudlagt. Lystønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1620 1949.

Position. 53° 48' 03" N. 8° 08' 30" E.

Detaller. Bremen fyrskib, rødt skib med 2 master og skorsten mellem masterne, hvid overbygning, mærket *Bremen* og med en sort firkant (diamant) på fortoppen, er atter udlagt på station. Den midlertidigt udlagte lystønde er inddraget. Fyrskibet viser hvidt lys med gruppe-formørkelses, fire-formørkelses. Tågesignal: To-toner.

(N. f. S. Nr. 38/2639. Hamburg 1949.)

1711. Tyskland. Nordsoen. Borkum rute. Oplysning om vrage.

1. *Position.* 53° 38' 43" N. 6° 15' 35" E.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 15,5 m, er sunket på ovennævnte plads.

2. *Position.* 53° 40' 15" N. 6° 19' 50" E.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 14,5 m, er sunket på ovennævnte plads.

3. *Position.* 53° 42' 52" N. 6° 21' 12" E.

Detaller. Mindste dybde over vraget af en logger er 13 m.

4. *Position.* 53° 45' 42" N. 6° 33' 06" E.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 16 m, er sunket på ovennævnte plads.

5. *Position.* 53° 48' 26" N. 7° 12' 56" E.

Detaller. Vraget af et kystfragtskib, over hvilket mindste dybde er 15,5 m, ligger sunket på ovennævnte plads.

6. *Position.* 53° 42' 00" N. 6° 19' 48" E.

Detaller. Vraget af en tjalk, over hvilken mindste dybde er 18 m, ligger sunket på ovennævnte plads.

7. *Positioner.* a) c. 53° 50',1 N. 7° 35',6 E. d) c. 53° 46',2 N. 6° 57',5 E.

b) c. 53° 48',8 N. 7° 18',0 E. e) c. 53° 40',5 N. 6° 20',0 E.

c) c. 53° 47',2 N. 7° 05',0 E. f) c. 53° 38',7 N. 6° 14',8 E.

Detaller. Vragene på ovennævnte pladser a)—f) findes ikke mere.

(N. f. S. Nr. 38/2567. Hamburg 1949.)

1712. Belgien. Ostende havn. Oplysning om fyr og båke.

Position. 51° 14' 22" N. 2° 54' 58" E.

Detaller. 1. Det midlertidige, grønne fyr på W.-lige estakade i Ostende havn er erstattet med et permanent fyr på yderenden af den genopførte estakade. Fyret viser grønt, fast lys. Flammehøjde: 13 m. Synsvidde: 12 sm. Hvidt, cylindrisk tårn.

Fyret lyser imellem pejlingerne 57° og 218° samt mellem 247° og 327°. Den formørkede vinkel mellem pejlingerne 218° og 247° viser ud over ruinerne af E.-lige estakade.

2. 10 m 38° fra ovennævnte fyr er opført en sortmalet båke med kegle med opadvendt spids. Mærket „Fyret på W.-lige estakade overet med båken i pejling 218°“ leder c. 40 m N. om ruinerne af E.-lige estakade.

3. Tågesignalklokken er anbragt 30 m 102° fra det grønne fyr på W.-lige estakade.

(A. a. N. Nr. 303. Bruxelles 1949.)

1713. England E.-kyst. Humber anduvning. Oplysning om vragefmærkning.1. *Position.* 53° 32' 13" N. 0° 16' 38" E.*Detaller.* En grønmalet vragefmærkning (stumpmærkning), der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s, er udlagt på ovennævnte plads.2. *Position.* c. 53° 32' 20" N. 0° 15' 35" E.*Detaller.* Vragefmærkningen på ovennævnte plads er ombyttet med en grønmalet stumpmærkning.*Kort* Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2009. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**1714. England S.-kyst. Dover havn. Oplysning om tilsanding.***Position.* Admiralty Pier Extension hvide blinkfyrtår: c. 51° 06' 40" N. 1° 19' 45" E.*Detaller.* Imellem pladserne: a) 0,53 sm 326° fra ovennævnte fyrtår og

b) 0,49 sm 28° - - -

har fundet betydelig tilsanding sted.

(N. t. M. Nr. 1992. London 1949.)

1715. England S.-kyst. The Solent, W.-lige del. Lys- og klokkeflåde ombyttet med lystønde.*Position.* c. 50° 48' 25" N. 1° 16' 50" W.*Detaller.* Lys- og klokkeflåden på ovennævnte plads er ombyttet med *Calshot* sortmalede lystønde (spidstønde), der viser hvidt lys med gruppe-formørkninger, to-formørkninger hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 1994. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1716. Tyskland. Zonetid genindført.***Detaller.* Den 2. Oktober 1949 Kl. 0300 genindførtes zonetid i Tyskland, idet sommertiden ophørte, og uret stillede 1 time tilbage.

(N. f. S. Nr. 38/2629. Hamburg 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

*Korte eller
bogs Nr.* *England:*

T Supplement No. 1 to Arctic Pilot, Vol. III.

T Supplement No. 7 to Australia Pilot, Vol. IV.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1717. Kattegat. Rute 27 a. Issehoved W. Oplysning om spirtønde.***Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse* Nr. 303.*Position.* c. 56° 00',0 N. 10° 30',9 E.*Detaller.* Spirtønden på ovennævnte plads, rute 27 a, punkt 3, er nu mærket 3.*Kort* Nr. 112, 103, 102, 100 og rutekort.

(Fyrdirektoratet, 29. September 1949.)

1718. (T). Polen. Kolberg ruten. Lystønde midlertidigt slukket. Lystønde ombyttes med lys- og klokketønde.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 362.

Position. $54^{\circ} 19' 39''$ N. $15^{\circ} 32' 12''$ E.

Detaller. a) Den rød- og hvidstribede lystønde, der er mærket *Kol 1*, i *Kolberg ruten*, punkt 1, er midlertidigt slukket.

b) Ovennævnte lystønde *Kol 1* vil blive ombyttet med en lys- og klokketønde.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 30/124. Gdynia. 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1719. (T). Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne anduvning. Sømærke i uorden.

Position. c. $55^{\circ} 05',6$ N. $14^{\circ} 41',2$ E.

Detaller. Søndre-Rev W. røde stage med 2 opadvendte koste har mistet stagen.

(Marineministeriet, 4. Oktober 1949.)

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

1720. (S). Danmark. Sundet. København—Klampenborg. Afmærkning for rute-fart inddraget for vinteren. Bellevue Anlægsbro fyr slukket.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1023 1949.

I. *Positionen.* Se nedenfor.

Detaller. Afmærkningen, der er udlagt til vejledning for rutefart fra København til Bellevue og videre langs kysten til Taarbæk, nemlig:

- | | | | |
|----|-----------------|--------------------------|---------------------------|
| a) | 1 hvid stage på | $55^{\circ} 43' 54''$ N. | $12^{\circ} 35' 47''$ E. |
| b) | 1 rød — | $55^{\circ} 44' 11''$ N. | $12^{\circ} 35' 42''$ E. |
| c) | 1 hvid — | $55^{\circ} 44' 11''$ N. | $12^{\circ} 35' 44''$ E. |
| d) | 1 rød — | $55^{\circ} 44' 27''$ N. | $12^{\circ} 35' 56''$ E. |
| e) | 1 hvid — | $55^{\circ} 44' 42''$ N. | $12^{\circ} 36' 12''$ E. |
| f) | 1 hvid — | $55^{\circ} 45' 00''$ N. | $12^{\circ} 36' 17''$ E. |
| g) | 1 rød — | $55^{\circ} 45' 17''$ N. | $12^{\circ} 36' 20''$ E. |
| h) | 1 hvid — | $55^{\circ} 45' 17''$ N. | $12^{\circ} 36' 22''$ E. |
| i) | 1 rød — | $55^{\circ} 45' 34''$ N. | $12^{\circ} 36' 26''$ E. |
| j) | 1 rød — | $55^{\circ} 45' 52''$ N. | $12^{\circ} 36' 30''$ E. |
| k) | 1 hvid — | $55^{\circ} 45' 52''$ N. | $12^{\circ} 36' 33''$ E. |
| l) | 1 rød — | $55^{\circ} 46' 07''$ N. | $12^{\circ} 36' 22''$ E. |
| m) | 1 rød — | $55^{\circ} 46' 21''$ N. | $12^{\circ} 36' 15''$ E. |
| n) | 1 hvid — | $55^{\circ} 46' 21''$ N. | $12^{\circ} 36' 17''$ E., |

er inddraget for vinteren.

II. *Position.* Bellevue Anlægsbro fyr: $55^{\circ} 46' (38'')$ N. $12^{\circ} 35' (55'')$ E.

Detaller. De to fyr på SE.-lige og NE.-lige hjørne af Bellevue anlægsbro er slukket for vinteren.

(Fyrdirektoratet, 5. Oktober 1949.)

1721. (S). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Fyr atter tændt. Lystønde genudlagt.

Position. Se Fyrfortegnelsen 1942, hvortil de ved nedennævnte fyr og lystønde anførte tal i parentes henviser.

Detaller. 1. Følgende fyr er atter tændt:

- a. Albuen forfyr (542).
 - b. Enehøje leddefyr (543).
 - c. Ramsø fyr (546).
 - d. Bogø fyr (547).
 - e. Vesterødde fyr (548).
2. Malø Grund lystønde (544) er atter udlagt på plads.

(Nakskov havnekontor, 30. September 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1722. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Røsnæs fiskerihavn. Nyt fyr tændes.**

Position. c. 55° 45',1 N. 10° 57',0 E.

Detaller. Røsnæs fiskerihavn er under bygning c. 2½ sm E. for Røsnæs fyr. Havnen er en øhavn med et mod c. SE. vendende, 16 m bredt indløb, og er forbundet med Røsnæs N.-kyst ved en c. 150 m lang dæmning. Dybden i havnebassinet er 2,8 m.

På havnens N.-lige molehoved vil den 1. November 1949 blive tændt et fyr, der viser grønt, fast lys. Flammens højde: c. 5 m. Synsvidde: c. 2 sm. c. 3 m høj, rund, hvid fyrpæl. Fyret vil lyse hele horisonten rundt. Brændetid: 15. August—30. April.

Anm. Fyret tændes på prøve fra c. 10. Oktober 1949.

Kort Nr. 141, 103, 140, 125 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, side 143. Havnelods, side 272. Fyrfort. Nr. 273 A.

(Marineministeriet, 30. September 1949.)

1723. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af virksomhed. Skagen fyr radiofyr i virksomhed.

Position. Skagens Rev fyrskib: 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E.

Detaller. Skagens Rev fyrskibs radiofyr er standset på grund af akkumulatorreparation, hvorfor Skagen fyrs radiofyr midlertidigt er sat i virksomhed.

(Marineministeriet, 4. Oktober 1949.)

Månedsoversigt Nr. 10

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

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København 6. Oktober 1949.

- | | |
|-------------|---|
| 1949 | Danmark. |
| 28/1215 | Fortegnelse over vrag og skibsfartshindringer 1939—1949 i <i>danske</i> og nærliggende farvande. |
| 8/447 | Røgler for ombytning af afmærkningen ved <i>danske</i> minestregne ruter med vintørsømærker under eventuelle isforhold. |
| 21/922 | } Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i <i>danske</i> farvande. |
| 29/1268 | |
| 32/1376 | |
| 40/1646 | |
| 41/1704 | |
| 33/1392 | Minofaren i <i>danske</i> farvande. Advarsel. |
| 1940 | |
| | I. Østersøen. |
| 1/3 | } Østersøen E. for <i>Trelleborg-Wismar</i> . Oplysning om minefrie og minefarlige områder. |
| 25/1092 | |
| 1/7 | <i>Danmark. Gedser</i> anduvning. <i>Rødsand Rende</i> . Oprensningsarbejder. Oplysning om afmærkning. |
| 1/10 | } <i>Danmark. Bornholm. Rønne</i> . Havnearbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt. Advarsel. |
| 22/908 | |
| 27/1180 | |
| 6/354 | <i>Danmark. Bornholm E.-kyst. Nekso</i> havn. Reparationsarbejder. Midlertidig lukning af havnebassin. |
| 40/1634 | } <i>Danmark. Bornholm. Raghammer Odde</i> . Skydøvelser. Advarsel. |
| 41/1671 | |
| 1/12 | } Østersøen. <i>Christiansø E.</i> Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning. |
| 19/843 | |
| 1/13 | <i>Sverige. Østersøen</i> . Advarsel mod ankring og fiskeri. |
| 1/14 | <i>Sverige. Karlshamn</i> indsejling. <i>Karlshamn</i> afmagnetiseringsstation. Forbudt område. Sejladsforskrift. |
| 1/15 | <i>Sverige. Utlången—Falsterborev</i> . Farvandet ud for <i>Karlskrona</i> . Ankringsforbud. |
| 22/970 | <i>Sverige. Öland S.</i> Bundfast fyr på <i>Ölands södra grund</i> under opførelse. |
| 20/888 | <i>Sverige. Kalmarsund. Mönsterås</i> . Uddybningsarbejder. |
| 1/16 | <i>Sverige. Golland. Fårösund S.-lige</i> indsejling. <i>Slite</i> indsejling. Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/18 | <i>Sverige. Stockholms Skærgård</i> . Forbudt område. |
| 1/19 | <i>Sverige. Stockholms Skærgård</i> . Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/20 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Gävle</i> . Mineområde. Ankringsforbud. |
| 1/21 | <i>Sverige. Bottniske Bugt</i> . Farvandet ud for <i>Sundsvall</i> og <i>Härnösand</i> . Mineområder. Ankringsforbud. |
| 1/22 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn</i> indsejling. Mineområde. Ankringsforbud. |
| 1/23 | <i>Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige</i> indløb. <i>Tjuvholmssundet</i> . Ankringsforbud. |
| 25/1098 | <i>Finland</i> . Oplysning om minefrie og minefarlige områder ved <i>Finlands</i> kyster. |
| 1/24 | <i>Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märket</i> fyr. Sejlanvisning. |
| 25/1101 | <i>Finland. Finske Bugt. Porkala Omraadet S.</i> Oplysning om afmærkning. |
| 1/26 | <i>U.S.S.R. Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos</i> . Forbudt områdes grænser forandret. |

1949

- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt.* Ankringsforbud.
 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt område.
 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Seskær S.* Ankringsforbud.
 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE.* Ankringsforbud.
 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt.* Forbud mod ankring og fiskeri.
 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn.* Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
 36/1499 } U. S. S. R. *Estland. Dagø N. og NW.* Oplysninger om fyr og lystønder.
 39/1601 }
 1/33 U.S.S.R. *Lelland. Libau* anduvning. Forbudt område.
 9/489 Polen. *Gdynia Red.* Frigivet område. Ankringsforbud.
 1/34 Polen. *Gdynia Havn.* Forbud mod sejlads.
 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn.* Sejlansvisning.
 29/1274 Polen. *Kolberg W. Øvelsesområde.* Advarsel.
 1/37 *Kielerkanalen.* Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.
 (Se endvidere sidste afsnit).

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

- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn.* Oplysning om midlertidige havnefyr.
 16/783 }
 41/1720 Danmark. *Sundet. København—Klampenborg.* Afmærkning for rutefart inddraget for vinteren. *Bellevue Anlægsbro* fyr slukket.
 2/72 Danmark. *Sundet. Grænser* for losseplads forandret.
 2/73 Danmark. *Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn.* Svajepæl ikke på plads.
 40/1669 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Langebro S.* Midlertidig aflysning af trafik.
 26/1152 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Sydhavnen.* Oplysning om henlagt skibsskrog.
 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort fyr* midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
 2/76 Danmark. *Sundet. København. Prøvestenshavn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Aftandshage.* Skydeøvelser.
 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmö havn.* Lys- og klokketønde og lystønde midlertidigt inddraget.
 6/368 Sverige. *Sundet. Malmö frihavn.* Bjærgningsarbejder. Sejladsbestemmelse.
 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede rende. Mindre sandforskydning. [Sømærker flyttet.
 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E.* Kapsejladsmærker udlagt.
 39/1604 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet rende over *Tolkebarren.* Oplysning om dybde.
 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand.* Dybde midlertidigt aftaget.
 40/1638 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Masnedsundbroen.* Duc d'alber opføres.
 26/1156 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund.* Stærkstrømsluftledning etableres. Opførelse af mastefundament. Arbejdsflåde udlagt.
 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.-lige del.* Dybde aftaget.
 41/1690 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt.* Skydeøvelser. Advarsel.
 31/1331 Danmark. *Store-Bælt. Omø havn.* Havnearbejder iværksættes.
 20/902 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Middelgrund. Rudkøbing Løb N.* Lystønder midlertidigt inddraget.
 37/1537 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing.* Havnearbejder. Advarsel.
 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige* anduvning. Oplysning om grund. Sejlansvisning.
 32/1372 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om dybde.
 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
 39/1606 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Nyt fyr tændt.
 35/1474 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Lystønder udlægges.
 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding.* Havnearbejder. Advarsel.
 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Føns Vig W.* Minefare. Spærret område.
 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 37/1539 } Danmark. *Lille-Bælt. Halk Hoved.* Skydeøvelser.
 2/103 } Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* indsejling. Undervandshindring rapporteret.
 40/1641 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* anduvning. *Sonderstrand* fyr upålideligt.
 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mommark NE.* lystønde midlertidigt forandret.
 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelting Bugt.* Vragområde afmærket.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

- 1949
- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
- 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskip ombyttet med reservefyrskip.
- 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionssløseplads i uorden.
- 17/793 }
40/1642 } Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
41/1696 }
41/1697 }
- 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyrt midlertidigt ude af virksomhed.
- 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
- 41/1698 Danmark. Isefjord. Gravede rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.
- 2/111 Danmark. Isefjord. Lynæs havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 33/1402 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk indsejling. Lødobaae væltet.
- 25/1115 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde havn. Lødfyrt oprettet.
- 40/1643 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
- 2/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm bro delvis ødelagt.
- 2/121 Danmark. Kattegat. Odden kirke W. Minefare.
- 2/122 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
- 23/1029 Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnso. Havnearbejder påbegyndt.
- 41/1722 Danmark. Kattegat. Rosnæs fiskerihavn. Nyt fyr tændes.
- 35/1480 Danmark. Kattegat. Falske Bolsaks. Midlertidigt udlagt spirtønde ombyttet med spids-tønde.
- 18/842 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oprensningsarbejder. Afmærkning kan ikke forventes at være i orden.
- 32/1374 Danmark. Kattegat. Juelsminde havn. Havnefyrt slukket indtil videre.
- 2/127 Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om havnearbejder. Sejlanvisning.
- 2/128 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Midtermolen. Bolværksskred. Afmærkning udlagt.
- 16/771 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Østre Mole NNE. Dybde formindskes.
- 10/641 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Bassin IV. Havnearbejder.
- 28/1233 Danmark. Kattegat. Egens Vig. Nappedam bro midlertidigt uanvendelig.
- 2/132 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/133 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om dybde.
- 6/400 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-sømærke.
- 27/1193 Danmark. Mariager Fjord. Hadsund jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.
- 2/136 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskip—Hals Barre fyr. Oplysning om lods.
- 28/1234 Danmark. Kattegat. Læsø N. fyrskip—Skagens Rev fyrskip. Spirtønder udlagt for mine-strykning.
- 2/139 Danmark. Kattegat. Skagen—Læsø N. Oplysning om lods.
- 3/264 Danmark. Kattegat. Skagens havn. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetågesignal.
- 2/140 Danmark. Kattegat. Grenen E. Oplysning om miner.
- 2/144 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod ankring og fiskeri.
- 28/1236 Sverige. Kattegat. Göteborg SW.-lige indsejling. Sænkerbetet lys- og klokketønde midlertidigt inddraget.
- 2/145 Sverige. Kattegat. Göteborg havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
- 2/147 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Løbet over Hals Barre. Søndforskydning.
- 22/1004 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
- 17/795 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Pæle med radarreflektorer forsøgsvis opsat.
- 2/148 Danmark. Limfjorden E.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
- 1/49 }
35/1482 } Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om flydedokker.
25/1121 }
35/1483 }
- 29/1260 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlad under visse brofag.
- 2/148 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Logstør. Bejstrup Lob. Oplysning om dybde.
- 2/150 Danmark. Limfjorden. Nibe indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
- 2/151 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-side af svajebassin aftaget.
- 2/152 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/153 Danmark. Limfjorden. Logstør Grunde. Oplysning om dybde i gravede rende.
- 1/59 Danmark. Skive Fjord. Båke væltet.
- 2/157 Danmark. Limfjorden Mors. Ørodde skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
- 2/158 Danmark. Limfjorden. Vilsundbroen. Passage vanskelig.
- 2/159 Danmark. Limfjorden. Vilsund anlægsbro (lossebroen) beskadiget.
- 29/1262 }
40/1648 } Danmark. Limfjorden. Odesundbroen. Strømsignaler oprettet på prøve.
- 17/796 Danmark. Limfjorden. Odesundbroen gennemsejling. Nyt fyr etableres.
- 39/1618 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Kobbero Lob. Afmærkning indtil videre ikke i orden.
- 18/825 Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Oplysning om havnearbejder.

1949

- 34/1458 Danmark. *Limfjorden. Tyboron*. Motorredningsbåd midlertidigt fraværende fra station.
 41/1707 Danmark. *Limfjorden. Tyboron Kanal*. Vandstand.
 2/165 Skagerrak. Losseplads for ammunition.
 2/170 Sverige. *Skagerrak. Grebbestad*. Midlertidigt radiofy.

(Se endvidere sidste afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1949

- 3/212 Grønland W.-kyst. *Godthaab* anduvning. *Koekoerne*. *Agtorsuit* fyr tændt, men i uorden. Advarsel.
 26/1165 Grønland W.-kyst. *Sukkertoppen*. Midlertidige ledobåker opført.
 35/1492 Norge. *Vest-Agder*. Færområder. Skydeøvelser.
 19/867 Norge. *Vest-Agder. Lista*. Færområde.
 3/213 Nordsoen. *Jylland W.-kyst*. Oplysning om minefarligt område (*NEMEDRI*-område 12).
 3/214 Danmark. *Jylland W.-kyst*. Mineområde. Forbud mod sejlads.
 3/216 Danmark. *Nymindegab W.* Skydeøvelser.
 41/1709 Danmark. *Vejrs—Blaavandshuk*. Skydeøvelser. Spærret område. Advarsel.
 3/215 Danmark. *Horns Rev N.* Spærret område.
 31/1340 Danmark. *Nordsoen. Horns Rev. Esbjerg ruten*. Oplysninger om *Vyl* fyrskib.
 3/218 Danmark. *Fano Bugt*. Spærrede områder.
 3/219 Danmark. *Graadyb* anduvning. Sømærker udlagt.
 18/827 Danmark. *Graadyb Barre*. Oplysning om uddybningsmaskinens virksomhed.
 38/1592 Danmark. Gravet rende over *Graadyb Barre*. Oplysning om tilsanding.
 3/221 Danmark. *Graadyb*. Gravede rende. Sømærke flyttet.
 3/222 } Danmark. *Graadyb. Torre-Bjælke S.* Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-
 4/317 } fyr og besejling. Afmærkning midlertidigt forandret.
 3/224 Danmark. *Graadyb. Fano. Nordby*. Oplysning om havnen.
 3/225 Danmark. *Højer Kanal*. Tilsanding. Oplysning om dybde.
 3/227 Danmark. *Lister Dyb*. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/228 Tyskland. *Sild W.* Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.
 3/229 Tyskland. *Brunsbüttel*. Oplysning om afmagnetisering.
 2/230 Tyskland. *Helgoland*. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/231 } Nordsoen. *Helgoland*. Bombardementsøvelser. Advarsel.
 19/868 }
 3/232 Tyskland. *Elben* Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.
 3/233 }
 33/1406 } Nordsoen S.-lige del. Oplysninger om fyrskibene *S. 2*, *P. 11* og *P. 15*.
 33/1407 }

(Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949

- 25/1141 Færoerne. *Myggenæs* radiofy indtil videre ude af virksomhed.
 26/1174 Færoerne. *Myggenæs* fyr forandres.
 26/1169 Færoerne. *Vaago. Sørvag*. Havnearbejde. Advarsel.
 26/1170 } Færoerne. *Nolso. Borin* tågesignal forandres.
 39/1631 }
 24/1087 Færoerne. *Nolso* radiofy indtil videre ude af virksomhed.
 26/1171 Færoerne. *Nolso* fyr og radiofy forandres.
 26/1172 Færoerne. *Thorshavn*. Havnearbejder.
 26/1173 Færoerne. *Østero. Fuglefjord*. Havnearbejder. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1949

- 4/268 Nødmeldinger fra skibe.
 4/269 Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende minor og andre færer for sejladsen.
 4/270 Indberetning om observerede fejl ved fyrbelysning eller søafmærkning i danske farvande.
 4/271 Stednavne rettes i de danske søkort.
 4/272 Bekendtgørelse angående forbud mod sejlads, ankring og fiskeri i visse områder i danske farvande inden for linien *Skagen—Kristiansand*.
 4/328 } Oplysning om minefarligt område inden for *Skagen*, W.-for linien *Trelleborg—Wismar*
 15/748 } (*NEMEDRI*-område 50).
 21/960 }
 20/917 Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til sejlads i danske farvande.

- 1949
- 4/273 Politibekendtgørelse om forbud mod sojlads på *Flensborg Fjord*.
- 4/274 Bekendtgørelse om sejlanvisninger for skibe.
- 4/275 Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejlanvisninger for skibe.
- 4/276 Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.
- 4/277 } Oplysninger om miner i *danske* farvande samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.
- 16/776 }
4/278 } Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.
4/279 } Indskærpelse af vigepligt overfor minestrygere.
4/280 } Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.
4/281 } Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (*navigational warnings*).
- 4/282 Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (*mine warnings*).
- 4/283 Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
- 4/284 Udsendelse af radiotelegrammer til *danske* skibe.
- 4/285 Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
- 4/286 Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske* farvande.
- 8/477 Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
- 6/392 Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
- 9/515 Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
- 13/878 Daglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
- 20/918 Vragbjærgnings- og vragsprængnings-skibe. Signalvisning.
- Finland.*
- 4/288 Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
- 4/289 *Skagerrak. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
- 4/290 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængnings-skibe for nær.
- Sverige.*
- 4/291 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
- 4/292 *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
- 4/293 Sejlads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
- 4/294 Sejlanvisninger.
- 4/295 Afmagnetiseringsstationer.
- Tyskland.*
- 4/296 *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

- 6/337 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI*.
- 9/516 }
6/339 } *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrygne ruter.
- 6/340 } *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrygne ruter i *danske* farvande i tåge.
- 39/1625 } Oplysning om brodden af de minestrygne ruter samt minestrygne områder i tilslutning til ruterne.
- 6/341 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske* fyrskibe.
- 6/342 *Danmark.* Sejlads i *danske* ruter. Advarsel.
- 6/343 *Østersøen W.-lige del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
- 39/1626 *Danmark.* *Gedser* fyr S. t. E. Rute 1. Lys- og flojtetønde forandres.
- 39/1632 *Danmark.* *Kattegat.* Rute 25. *Falske Bolsaks* NE. Sømærke ombyttes.
- 40/1666 *Danmark.* *Sundet.* Rute 32. Lys- og klokke-tønde midlertidigt ombyttet.
- 25/1136 *Danmark.* *Lille-Bælt.* Rute 45 b. Sømærke forsvundet.
- 6/344 *Danmark.* *Østersøen.* Del af rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.
- 6/345 *Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt* rute. Bredde delvis forøget.
- 6/346 *U. S. S. R. Letland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.
- 10/556 *Tyskland.* *Stralsund E.* ruten. Sejlanvisning.
- 6/348 } *Tyskland.* *Stralsund N. og W.* Sejlanvisning.
- 9/519 }
28/1242 } *Tyskland.* Rute 1—*Stralsund.* Oplysninger om afmærkning.
- 6/351 *England.* Magnetiske miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.

- 6/349 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af mellempunkter i skibsruiter. Advarsel.
 6/350 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Oplysninger om ruteafmærkning for vintoren.
 31/1359 *Nordsøen.* Minestrøgne ruiter. Sømærkers malrig forandres.
 24/1088 *Nordsøen. Humber—Elbe ruten.* P. 11 fyrskib ombyttet med reservofyrskib.

**Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
 på grund af tilsanding og lign.**

1949	1949
2/92 <i>Aasø bro.</i>	1/9 <i>Klintholm.</i>
2/164 <i>Agger Tange bro.</i>	34/1452 <i>Lund.</i>
2/154 <i>Amtoft bro.</i>	1/6 <i>Lundehøje.</i>
2/137 <i>Asaa.</i>	2/149 <i>Logstor.</i>
2/102 <i>Assens.</i>	2/85 <i>Masnedøværkets Havn.</i>
1/4 <i>Bagenkop.</i>	2/134 <i>Møllerup.</i>
1/11 <i>Bakkerne bådehavn.</i>	2/107 <i>Mommark.</i>
2/98 <i>Ballen bro, Fyn.</i>	39/1615 <i>Mov anlægsbro.</i>
2/97 <i>Birkholm.</i>	2/150 <i>Nibe.</i>
2/88 <i>Bisserup bro.</i>	2/118 <i>Nykøbing S.</i>
2/99 <i>Bjørnø landingsbro.</i>	2/80 <i>Nyord.</i>
36/1510 <i>Bogense.</i>	2/119 <i>Odden.</i>
2/124 <i>Bregnor.</i>	2/94 <i>Ristinge bro.</i>
2/160 <i>Dover Odde anlægsbro.</i>	28/1244 <i>Rodby Havn.</i>
2/66 <i>Espergærde.</i>	14/696 <i>Sejero.</i>
27/1198 <i>Feggesund bro.</i>	2/141 <i>Skagen.</i>
2/130 <i>Grenaa.</i>	2/68 <i>Sletten.</i>
2/82 <i>Gronsvund (Borgsted) færgebro.</i>	2/65 <i>Snekkersten.</i>
2/135 <i>Hadsund.</i>	2/156 <i>Sønder-Draaby.</i>
2/123 <i>Havnø anlægsmole.</i>	2/70 <i>Taarbæk.</i>
2/101 <i>Hejlsminde.</i>	30/1295 <i>Tyborøn.</i>
2/63 <i>Helsingør.</i>	3/223 <i>Varde.</i>
4/297 <i>Hesnæs.</i>	2/69 <i>Vedbæk.</i>
2/167 <i>Hirtshals.</i>	2/112 <i>Veddelev bådehavn.</i>
2/126 <i>Hov.</i>	2/106 <i>Vemmingbund bro.</i>
2/67 <i>Humblebæk.</i>	2/142 <i>Vesterø, Læsø.</i>
2/77 <i>Kastrup skibsbro.</i>	2/143 <i>Østerby, Læsø.</i>

VI

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 38, dated 17th September, 1949.

(Last Corrections : Weekly Edition No. 37, dated 10th September, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1546	11	HUMBER—ELBE Route. Amend colour of P 4, P 5 and P 6 Buoys to read :— R.W.V.S.

VOLUME II.

NIL.

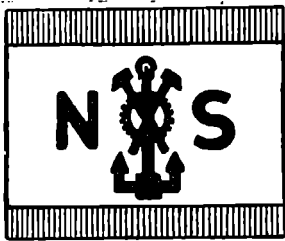
Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 303.

Rute 27 a.

Side	Afsnit	Punkt	Rrettelse, tilføjelse:
1	I	3	I rubrik »Mærket« tilføjes: 3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



*Tegn Geres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316



**GASOLIE
DIESELOLIE**



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen	Labore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktør Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgilvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Legster	S. Chr. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Svendborg	O. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)
Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

TUXEN & HAGEMANN

REDERI & BEFRAGTNING

TELEFON
C. 5 735
TEL. ADR.:
DANSHIP

AMALIEGADE 4,
KØBENHAVN K.

REDERI OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

FRA UGE TIL UGE

DEVALUERINGSSTILLÆGGET

Forhandlingerne mellem Dansk Dampskibsrederiforening, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund angående kompensation for devalueringen resulterede natten mellem d. 18. og 19. ds. efter langvarige drøftelser i, at forhandlingsudvalgene blev enige om at anbefale overfor de respektive, kompetente forsamlinger et tillæg i visse områder — Nordamerika og Sydamerika — på 150 kr. pr. måned for matroser og højere lønnede, 100 kr. for letmatroser og lempere og 80 kr. for lavere lønnede.

SKATTEKOMMISSIONENS BETÆNKNING

Da skattelovskommissionen i begyndelsen af dette år offentliggjorde sin betænkning om beskatningen af indkomst og formue, skete det på en sådan måde, at erhvervenes synspunkter blev afskåret fra at komme til orde. *Erhvervenes fællesudvalg om skattespørgsmål*, der har ønsket at gøre offentligheden bekendt med erhvervenes stilling til det nye skattelovforslag, har derfor udsendt en redegørelse, der indgående behandler de afsnit i skattelovforslaget, der er af særlig interesse ud fra erhvervsmæssige synspunkter, såsom indkomstopgørelsen, kapitalvindingsskatten, aktieselskabsbeskatningen, formuebeskatningen og skattefradragsretten.

I spørgsmålet om aktieselskabsbeskatningen advarer redegørelsen mod at følge kommissionens forslag om en proportionel selskabsbeskatning, der vil medføre en omfattende omlægning af skattebyrden for de forskellige selskaber, en omlægning, der for nogle selskabers vedkommende vil være ensbetydende med en flerdobling af skattebyrden, mens denne for andres vedkommende vil blive halveret.

Om den foreslåede nye beskatningsform, kapitalvindingsskatten, der vil komme til at beskattes avancer af fiktiv natur, siger redegørelsen, at den i realiteten vil være en skat på kommende møntforringelser, hvorfor erhvervene må advare alvorligt imod den.

Under en gennemgang af formuebeskatningen beskæftiger redegørelsen sig også med værdiansættelsen for skibe, for hvis vedkommende kommissionen foreslår, at ligningsrådet som grundlag for salgsværdiens fastsættelse skal ansætte bestemte tonnageværdier for de forskellige skibstyper. Denne bemyndigelse til ligningsrådet har formentlig, skriver redegørelsen til formål at udelukke skatteyderne fra at indbringe spørgsmål om skibenes værdiansættelse for landsskatteretten og betyder således en formindsket retssikkerhed. Indtil for få år siden fulgte man en praksis, der gik ud på, at skibene ansattes til den bogførte værdi, og selvom skattemyndighederne i de senere år har søgt at gennemføre en værdiansættelse svarende til salgsværdien, turde der være anledning til at gå tilbage til den gamle praksis, for hvilken der kan anføres særdeles gode argumenter. Der er i så henseende først og fremmest grund til at pege på det uheldige i de meget stærke svingninger, som formueansættelsen af skibe vil udvise, når værdiansættelsen knyttes til de meget skiftende salgsværdier, jvfr. i denne forbindelse de i tidsskriftet *Fairplay* offentliggjorde oversigter

over udviklingen i bygge- og salgspriserne for skibe. Forholdene på skibsfartens område ligger væsentlig forskelligt fra forholdene på de fleste andre erhvervsområder, idet udsvingene i skibsværdierne erfaringsmæssigt har vist sig langt mere vidtgående end de udsving, der forekommer med hensyn til værdien af andre erhvervs produktionsanlæg. Det kan ikke være rimeligt, at rederiernes formuer kommer til at udvise så store udsving, som tilfældet ville blive, når salgsværdien lægges til grund for skibenes værdiansættelser. Den tidligere praktiserede ordning, hvorefter værdiansættelsen sker til beløb, der falder successivt i løbet af skibets levetid, vil virke langt mere tilfredsstillende såvel ud fra skibsfartens som ud fra det offentlige synspunkt.

Det punkt i kommissionsbetænkningen, der har givet anledning til den livligste offentlige debat, er vel nok forslaget om bortfald af skattefradragsretten. I erhvervenes redegørelse herom hævdes det, at man i kommissionen har givet dette spørgsmål en ensidig behandling ved alene at fremføre argumenter imod fradragsretten, argumenter der endda viser sig uholdbare ved nærmere prøvelse, og redegørelsen konkluderer tilsidst i, at man i stedet for at afskaffe fradragsretten bør afhjælpe dens mangler ved at smidiggøre dens anvendelse, f. eks. ved at åbne adgang til at overføre et ikke fuldt ud udnyttet skattefradrag til senere år og indføre en vis begrænset frihed i valget af det skatteår, hvori man kan placere skattefradraget.

M.S. TIKERAK

Holbæk skibsværft har nu afleveret det 500 br. tons store motorskib *Tikerak* til Grønlands styrelse, og det er med kaptajn *S. Th. Sørensen* som fører afgået til de grønlandske farvande, hvor det i fremtiden skal gå i rutefart mellem kolonierne. Skibet er bygget af træ og har plads til 50 passagerer. Hovedmaskineriet består af en Alfa-dieselmotor, der giver det en fart på 10 knob.

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET

Posten som direktør for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk søfart, der har stået ledig siden direktør Viggo Andersens død for en måned siden, er nu blevet besat med forbundets mangeårige kontorchef *Otto Frederiksen*, hvis store og indgående kendskab til forbundets hele liv og virkemåde, indvundet gennem mere end tredive års tjeneste, er den sikreste garanti for, at den kurs, forbundet hidtil har styret, også i fremtiden vil blive fulgt til gavn og fremdrift for den store virksomhed.

Direktør Otto Frederiksen, der er født i 1902, indtrådte i forbundets tjeneste i 1918. Tyve år senere, i 1938, kom udnævnelsen til fuldmægtig; i 1945 fulgte derpå udnævnelsen til kontorchef som den sidste station, før kårningen til forbundets øverste ansvarsfulde post skete i disse dage.

Mange gode ønsker og håb om kommende lykkelige arbejdsdage vil sikkert strømme ind til direktør Frederiksen i anledning af den ærefulde udnævnelse.

TRAFIKEN PÅ KØBENHAVNS HAVN

Til Københavns havn indkom i september måned 1845 skibe på tilsammen 655.661 netto reg. tons. Det er en fremgang på godt 70.000 tons i forhold til september forrige år, da den indgåede tonnage androg 582.535 tons. Fra indenrigske havne ankom 1138 skibe på tilsammen 241,521 tons og fra udenlandske havne 707 skibe på 414,140 tons.

Blandt nationerne ligger Danmark som sædvanlig forrest med 424.103 tons. Derefter følger Sverige med 80.538 tons, Norge med 48.374 tons, Amerika med 33.525 tons, Polen med 18.358 tons, Finland med 15.850 tons og England med 15.790 tons. Hollands andel i trafikken androg 6975 tons, men heraf kom kun 718 tons fra indenrigske havne. Tysklands andel var 3844 tons og heraf kun et skib på 228 tons fra indenrigsk havn.

DANSK-FRANSK HANDELSAFTALE

Den 10. oktober er der i Paris blevet paraficeret en dansk-fransk vareudvekslingsaftale gældende for tiden 1. november 1949 til 31. oktober 1950. Aftalen åbner mulighed for en dansk eksport til Frankrig af knap 270 mill. kr. og en fransk eksport til Danmark til en værdi af knap 300 mill. kr. Danmark skal bl. a. levere Frankrig for 50 mill. kr. skibe og Frankrig Danmark ca. 120.000 tons stål og jern.

SKIBSFARTEN PÅ DANSKE HAVNE

Opgørelsen over skibsfarten på samtlige danske havne i april i år viser i sammenligning med samme måned i fjor en mindre nedgang, idet den udlossede godsmængde dalede fra 1.153.000 til 1.122.000 tons og den indladede godsmængde fra 447.000 til 390.000 tons. Antallet af anløb var 5462 (imod 6061) og netto-tonnagen 1.390.000 tons (imod 1.325.000). Af den fra udlandet udlossede godsmængde var de største poster 376.300 tons kul og koks, 129.700 tons mineralske olier, 85.600 tons foderstoffer, 54.200 tons korn, 45.000 tons gødningsstoffer og 42.300 tons mineraler. Til udlandet indladedes bl. a. 36.000 tons mineraler, 25.500 tons flæsk, smør, kød og æg, 1500 tons teglværksprodukter og 31.400 tons stykgods.

Mens trafikken på København i april udgjorde 1379 skibe på 601.527 netto-registertons, der udlossede 406.753 tons og indtog 119.731 tons gods, var de tilsvarende tal for de største provinshavne følgende: Århus 294 skibe på 121.118 nrt., udlosset 100.451 tons og indladet 17.761 tons. Ålborg-Nørresundby 427 skibe på 111.165 nrt., udlosset 72.816 tons og indladet 57.099 tons. Odense 193 skibe på 44.316 nrt., udlosset 53.050 tons og indladet 9278 tons.

STIGER FRAGTRATERNE?

På et d. 13. oktober afholdt møde i det engelske Chamber of Shipping of the United Kingdom var man enige om, at raterne måtte forhøjes i løbet af kort tid på grund af den af de førende olieselskaber annoncerede forhøjelse af oliepriserne pr. 1. november i alle sterlingområdet havne udenfor UK.

Om virkningerne af olieprisernes forhøjelse oplystes det på mødet, at et rederi regnede med, at den for dette rederis vedkommende ville betyde en forøgelse af £ 5000 pr. rejse, medens et andet rederi, der er specialiseret i kornfarten, regnede med, at et af dets mest moderne skibe ville få sine omkostninger sat op med £ 2250 pr. rejse, hvad der ville betyde en forøgelse på 5 sh. pr. ton af de øjeblikkelige kornfragtrater.

Det oplystes endvidere på mødet, at topprisen på fuel oil efter krigen i Aden var £ 5 7s pr. ton. Umiddelbart før devalueringen var prisen nede på £ 3 8s 6d, men efter 1. november vil den være £ 4

19s 6d. På Trinidad var topprisen efter krigen for dieselloolie £ 5 16s, men var efterhånden faldet til £ 4, 15s 6d, for nu at stige til £ 6 16s 10d.

Hvad prisstigningen betød for skibsfarten fremgik vel klarest, når man erindrede, at bunkeromkostningerne som regel androg ca. 40 pct. af en rejses samtlige omkostninger.

Endvidere ankede man på mødet over, at skibsfarten, der dog ellers ikke modsætter sig rimelige prisforhøjelser, ikke var blevet rådspurgt, inden den sidste prisstigning fandt sted, og det var den almindelige opfattelse, at det havde været bedre for skibsfarten, om den havde fået forelagt sagen, inden prisstigningen var en kendsgerning.

Foruden prisstigningen for olie drøftede man på Chamber of Shippings møde de problemer, der skal gennemarbejdes på The International Chamber of Shippings forestående møde i London i dagene 8.—9. november i år, hvor repræsentanter fra U.K., Norge, Danmark, Sverige, Finland, Belgien, Frankrig, Italien, Holland, Grækenland og U.S.A. skal mødes. Blandt de spørgsmål, der her skal tages op til debat, er først og fremmest spørgsmålet om flagdiskriminering og de valutaproblemer, der berører skibsfarten, samt afgifterne i Suez Kanalen, dobbeltbeskatningen, almene måleregler m. m.

DEVALUERINGS OG SKIBSFARTEN

På Oslo Rederiforenings møde forleden dag redegjorde sekretær *Olaf Malterud* for devalueringens følger for den norske skibsfart, en redegørelse, der vel også har interesse for danske forhold, al den stund de to lande befinder sig i den samme devalueringsskib.

Efter først at have udtalt sin glæde over, at Sverige var gået samme vej som Norge og ikke en mellemvej ved f. eks. at nedskære den svenske krone 20 pct. i forhold til dollars, hvad der ville have kostet Norge ca. 90 mill. kroner, udtalte foredragsholderen, at en del af devalueringens virkninger for norsk skibsfart var klare nok, mens andre, og det på adskillige vigtige områder, først ville kunne uredes senere. Virkningerne vil være forskellige for de forskellige rederier, mente taleren, for forholdet er jo ofte det, at et rederi har indtægter delvis i andre valutaer end dem, hvori det har sine udgifter, herunder f. eks. forpligtelserne i forbindelse med køb og nybygning af skibe. Ser man imidlertid på norsk skibsfart under eet, kan man slå følgende fast:

1) det norske rederierhverv har udestående forpligtelser på ca. 60 mill. dollars i forbindelse med skibskøb i USA på kredit og på lån, som er pålagt i forbindelse med nybygninger i andre lande. Rederiernes beholdninger af dollars udgør kun en brøkdel af dette beløb. Betalingen af renter og afdrag på dollargælden vil derfor blive langt mere tyngende end tidligere regnet i norske kroner. Antagelig vil merudgiften beløbe sig til ca. 100 mill. kroner.

2) en stor del af stålmaterialerne til nybygningerne i Norge, Sverige og Danmark kommer fra USA og vil blive dyrere. Merudgiften på denne konto kan anslås til ca. 30 mill. kroner.

3) nybygningsprogrammet i Belgien vil også fordyres noget, men beløbet bliver ikke særlig stort.

På kapitalkontoen vil der således blive et tab på rundt regnet 130—140 mill. kroner i de kommende år.

Devalueringen vil selvsagt også indvirke på driftsindtægter og -udgifter. Dollarcertepartierne vil kaste nogle flere norske kroner af sig. Når det gælder andre dollarfragter, må man vel antage, at disse vil blive presset adskilligt ned. Devalueringen vil sikkert resultere i et stort tilbud fra en række lande.

UGENS FRAGTBERETNING

Den øjeblikkelige stilling på fragtmarkederne opfordrer ikke til megen optimisme. Der er stadig kun ringe tilgang på nye ordrer, og i betragtning af den overflod af tonnage, der findes på praktisk talt alle markeder, er det derfor kun naturligt, at ratetendensen fortsat er svag.

I transatlantisk fart er kulexporten fra U.S.A. praktisk talt helt indstillet. Der noteres en enkelt ordre for specielle kul fra Hampton Roads til Nordfrankrig til omkring \$5.75. Kornforretning fra Canada og Northern Range til U.K./Cont. er også kun sparsomt repræsenteret. For britisk regning sluttedes nogle få både til den lidt bedre rate af 8/- pr. qr. Trælast fra Canada sluttedes til 205/- for DBB. med option af props til 167/6d., og for en stor båd St. John NB./UK. betaltes 195/- pr. std. DBB. Græsk Liberty sluttedes for stykgods fra Northern Range til Israel til \$47.500 på netcharter.

Sukker fra Cuba/San Domingo viser kun ringe interesse for tonnage for prompt lastning. *Ministry of Food* sluttede en enkelt britisk 6000 tonner fra San Domingo til UK. til 52/6d., hvilket er 5/- mere end sidste slutning før devalueringen. Endvidere kan nævnes, at 9500 tonner sluttedes for febr./marts lastning fra Cuba til Antwerpen eller Rotterdam til \$9.50. For prompt lastning ligger raten næppe meget over \$8.

Fra Golfen er sluttet en del skibe for fosfat, bl. a. til Vestitalien til \$3.75 på fio. basis og til Adriatic til \$4.25 fio. 6000 ts. fosfat Tampa Antwerpen sluttet til \$5.50 på liner terms, og en stor græsk damper sluttedes for sulphur fra Port Sulphur til Manchester til 35/6d.

Fra River Plate sluttedes et større antal skibe til Antwerpen/Hamburg Range for okt./novbr. lastning til 39/- basis n. a. San Lorenzo completing Buenos Aires til 1 lossehavn, ligesom en enkelt båd sluttedes til samme rate, men med fragten betalbar i belgiske francs til Antwerpen direkte.

Fra Vestkysten af Sydamerika er det stadig småt med forretningerne. Der noteres salpeter fra Chile til såvel Indien som Australien til rater, der ligger henholdsvis omkring 75/- à 80/- og 85/- à 90/-. For salpeter fra Chile til Vestitalien indikeres mellem 65/- og 70/-. Fra Peru til Antwerpen udbydes 5000 ts. sukker til \$12 på gross terms.

Nordpacificmarkederne er uden større ændringer. Intercoastal lumber er igen sluttet for liberty størrelse til \$52.500 fio. Hvede fra Vancouver til Khorramshahr sluttedes til \$9.25, og for en båd på

475.000 cbft. bale betaltes \$85.000 for lumber til Sydafrika.

Østens markeder er stadig omtrent livløse. Fra Japan har været noteret forskellige partier metal scrap til Golfen og USNH., men de tages af linerne omtrent samme dag, de kommer i markedet. Philippinerne/USWC. indikerer Can. \$60.000 lumpsum på berth terms for båd af liberty størrelse for copra, og for 4000 ts. af samme slags last til Baranquilla eller Cartagena indikeres \$17 med fri lastning. Manganmalm fra Vizagapatam til Northern Range er sluttet til \$5.90.

Markedet fra Australien er også uden større efterspørgsel. Yderligere 2 både meldes sluttet for byg fra Sydaustralien til Japan til 50/-, og for en parcel på 4500 ts. fra Sydaustralien til Antwerpen eller Rotterdam betaltes 64/- for byg i sække.

Fra Sydafrika kan nævnes 9500 ts. kul Lourenco Marques/Buenos Aires til 26/-, Durban/Colombo til 29/- og Durban/Takoradi til 27/6d. Salt fra Aden til Calcutta sluttedes til den uændrede rate af 22/-.

Efterspørgslen på Middelhavsmarkederne er lidt bedre, men noget udslag i retning af højere rate kan ikke bemærkes. Af ugens slutninger kan nævnes: 2700 ts. pyrites Huelva/Garston 22/-, 4400 ts. fosfat Casablanca/ECUK. 20/6d., 8800 ts. jernmalm Bizerta/ECUK. 22/6d., 6700 ts. jernmalm Algiers/Ymuiden 17/-. Fra Sortehavet er sluttet yderligere tonnage for britisk regning til 32/6d. for stor tonnage basis UK. med 2/6d. mindre for Cont. Antwerpen/Hamburg Range. En dansk 3000 tonner fik 1/- mere.

For vore hjemlige farvandes vedkommende er der ikke større ændringer for trælastfarten fra Østersøen til UK/Cont. Raterne ligger stadig omkring 110/- fra Sydfinland til London for DBB. Raterne for kul og koks fra UK. til såvel danske/norske som svenske destinationer ligger noget strammere. Koks fra Themsen til god dansk havn er sluttet til 18/3d. for 2000 tonner, og kulraten fra ECUK. til god dansk havn ligger omkring 14/- à 14/6d. for både af omkring samme størrelse.

På timecharter markedet har der fundet en ikke ubetydelig forretning sted. Engelsk 9750 ts. ca. 10 miles kulbrænder, sluttedes for 6/9 måneder til 14/-, 3/4 stk. 5000 tons ca. 11/12 miles kulbrændere sluttedes for 2 Middelhavsrundture, levering og tilbagelevering UK. til 17/-, og for en oliebrænder af samme størrelse betales 17/6d. for samme periode. I amerikansk timecharter sluttedes dansk 3600 tons ca. 12½ miles oliebrænder for 9/12 måneder til \$17.500.

På den anden side er markedet for dollar yderst begrænset, dels fordi USA har sin egen store handelsflåde og dels på grund af 50-pct.-klausulen.

Driftsudgifterne i dollar vil selvsagt stige, regnet i norske kroner, og det samme vil være tilfældet for udgifter bl. a. i Frankrig og Belgien.

Det vigtigste spørgsmål, og vel også det vanskeligste spørgsmål, er, hvorledes devalueringen vil indvirke på prisudviklingen i Norge og andre lande. Det, at dollarimporten bliver dyrere, vil medføre et pres på priserne, hvad der allerede har medført prisstigninger på adskillige områder, som f. eks. olien. En sådan generel prisstigning vil være meget alvorlig for norsk skibsfart, idet den både vil ramme driftsudgifterne og kommende års nybygningspriser. Og her er der tale om så store beløb, at blot en stigning på nogle få procent vil betyde en årlig merudgift på over 100 mill. kroner. Bliver der, ud-

talte sekretær *Malterud*, tale om en sådan generel prisstigning, hvad der er overvejende sandsynligt, vil virkningen af devalueringen blive et alvorligt tab for norsk skibsfart.

Jeg er også sikker på, sagde foredragsholderen, at devalueringen ikke vil betyde større dollarindtægter for norsk skibsfart, men snarere det modsatte.

Selvom skibsfarten således ikke vil høste nogen direkte fordel af devalueringen, er det imidlertid klart, at verdenshandelen vil øges, hvis man virkelig kan realisere hensigten med devalueringen, nemlig at skaffe en løsning på dollar-problemet, hvorved man bliver i stand til at lette noget på restriktionerne, og *det* vil være af afgørende betydning for norsk skibsfart. Men der er lang vej fremover endnu, og der er al mulig grund til at advare mod en altfor stor optimisme på dette punkt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i september/oktober 1949 i Aalborg og Esbjerg afholdte eksaminer er opnået følgende eksamensresultater:

I Aalborg:

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 46 eksaminander, hvoraf 43 bestod. Eleverne Per Berthold Ørnstrup, Aalborg maskinistekole, og Bent Peter Jakobsen, Nykøbing F. tekniske skole, fik tilstået præmier af det af Julius Skrieks stiftelses midler bevilgede beløb.

Til motorpasserproven mødte 1 eksaminand, som bestod.

I Esbjerg:

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 39 eksaminander, hvoraf 38 bestod.

Til motorpasserproven mødte 2 eksaminander, som bestod.

Skibsregisteret

S.s. *Belgien* af København (OXEA) og s.s. *All* af København (OXBA) er efter stedfunden tvangsauktion overgået til Folkebanken for København og Frederiksberg A/S, København.

Rederiet Elin S I/S, Svendborg, (ansvarlige deltagere: Skibsreder Adolf Ejler Sørensen, Svendborg, og skibsingeniør Martin Andreas Nielsen, Gentofte) er ejer af nybygget m.s. *Elin S* af Svendborg (OWAT). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 498 og 237 tons.

M.s. *Lyngaa* af København (OWUF) er udslettet som solgt til udlandet.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Gyda* af København (OXQH) er nu henholdsvis 1697 og 933 tons.

Gripsholm moderniseres

Svenska Amerika liniens »Gripsholm« skal i den kommende vinter ombygges på et tysk Værft. Rederiet har med Howaldtsværke i Kiel afsluttet en overenskomst om en længe planlagt modernisering af skibets passager- og besætningskajytter.

Fra svenske værfter

Aflleveringer. Gävle varv afleverede d. 10. september et 3995 tons d.w. lastdampskib s.s. *Bennestvet Brövig* til skibsreder Harald Brövig, Farsund. Hovedmaskineri en double compound dampmaskine, 1800 IHK. Farten 13 knob.

Søsætninger. Götaverken søsatte d. 4. oktober et 8500 tons d.w. lastmotorskib *Anna Bakke*, der er under bygning til Knut Knutsen, O.A.S., Haugesund. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, 9-cyl. Götaverken dieselmotor, 10.000 IHK. Farten skal være 16½ knob fuldt lastet.

Lindholmens varv søsatte d. 5. oktober et 3300 tons d.w. lastmotorskib *Hermød*, der er under bygning til Bruusgaard Kiøsteruds Skibs A/S, Drammen. Hovedmaskineriet skal bestå af en 2-takts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar Lindholmen G V dieselmotor, 2150 IHK. Ved tabelafløbningen skete der det uheld, at skibet løb 12 minutter for tidligt i søen og kolliderede umiddelbart efter afløbningen med tre skibe med ret betragtelige materielle skader som resultat.

Fra finske værfter

Det første tankskib, der er blevet tegnet og bygget i Finland, blev d. 16. oktober søsat i Åbo. Skibet, der blev døbt *Esso Finlandia*, er 63,5 meter langt, fart 11 knob. Skibet kan laste lidt over 1000 tons olie. Det er bygget på Crichton-Vulcan-Værftet.

De norske træskibsværfter

Den norske regering har besluttet at ophæve eksportafgifterne på fartøjer, der er bygget af træ. Denne beslutning har stor betydning for de ca. 70 træskibsværfter i Norge. Formanden for træskibsværftforeningen udtaler, at der i det sidste halve år ikke er blevet afsluttet kontrakter, fordi afgiften havde gjort priserne for høje. Værfterne har nu fået en række forespørgsler, bl. a. fra Sverige og Finland. Det var dem imidlertid ikke muligt at give tilstrækkeligt lave tilbud.

PERSONALIA

25 års jubilæum

Lørdag d. 22. oktober kan chefen for D. F. D. S.'s indkøbsafdeling kontorchef *Gosta Christrup* fejre 25 års jubilæum i selskabets tjeneste. Mangen god tak for godt samarbejde i de forløbne år og mange gode ønsker for de kommende vil sikkert i den anledning nå frem til den så afholdte jubilær.

Positionsliste pr. 18. oktober 1949

Dania

Cyril afg. Gdansk 15.10. til Bordeaux. — *Danholm* ank. Kolsichang 10.10. — *Danklint* afg. Immingham 17.10. til Helsingør. — *Danvig* ank. Philadelphia 14.10. — *Tovetill* afg. Hudiksvall 15.10. til Törefoss.

Dannebrog

Aggersborg afg. New York 14.10. til La Guaira. — *Bratlingsborg* afg. Antwerpen 8.10. til Buenos Aires. — *Dansborg* afg. Nagasaki 13.10. til North Pacific. — *Ellensborg* afg. Gdynia 14.10. til Cardiff. — *Flynderborg* ank. Mondah 2.10., derefter til Libreville. — *Frederiksborg* afg. Bilbao 15.10. til Casablanca. — *Lilleborg* afg. Kbhvn. 16.10. til Stettin. — *Nordborg* afg. Julianehaab 11.10. til Egedesminde. — *Skodsborg* ank. Grimsby 12.10., derefter til Aarhus. — *Taarborg* afg. Dunkerque 14.10. til Gdynia. — *Uranienborg* ank. Santa Cruz Del Sur 11.10. — *Ørneborg* afg. Immingham 15.10. til Santander.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensburg. — *Bornholm* ank. Port Gentil 18.10. — *Bretagne* ank. Vasiliko Bay 18.10. — *Gronland* afg. Luleå 14.10. til Emden, forv. ank. 19.10. — *Halland* ank. Duala 15.10. — *Irania* afg. Suez 19.10. til Abadan. — *Normandiet* ank. Colombo 10.10. — *Skaane* afg. Ipswich 15.10., forv. ank. Kbhvn. 19.10. — *Slesvig* ank. Cape Town 18.10.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. afg. Esbjerg 19.10. til Trinidad og Aruba. — *Esso København* forv. ank. Aruba 20.10., derfra til Nyborg evt. Kbhvn. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 27.10. derfra til Nyborg. — *Scandia* forv. ank. Curacao 26.10., derfra til Kbhvn. eller Nyborg og Kalundborg.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. ank. Gdynia 21.10. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 22.10. — *Dania* forv. ank. Sunderland 20.10. — *Hajnia* rep. Frederikshavn. — *Scandia* forv. ank. Køge 22.10.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Hull 19.10. til Aarhus. — *Wm. Th. Malling* afg. Stettin 19.10. til Trondheim. — *I. P. Suhr* afg. St. Malo 16.10. til Dunston.

D.F.D.S.

Argentina ank. Brownsville 17.10., derfra til Galveston/Houston/New Orleans/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Arizona* ank. La Goulette 17.10., derfra ca. 20.10. til Bona og via Oran for oliiefyldning til Hamburg. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 18.10., herfra forv. 21.10. til Aarhus og Aalborg, derfra til Valencia for lastn. til Kbhvn. — *Berghenus* afg. Aarhus 15.10. til Leith/Kbhvn. — *Bolivia* afg. New York 15.10. til Oslo og Kbhvn. — *Brasilien* afg. Jarrow on Tyne 23.9. til Corpus Christi/Houston/Panamacity for lastn. til Danm., ank. Corpus Christi forv. 20.10. — *Brynhild* ank. Horsens 13.10. — *California* ank. Genoa 12.10., derfra ca. 20.10. til Famagusta for lastn. til Danm. — *Colombia* ank. Frederiksskans 17.10., derfra til andre nordsvenske pladser samt Kbhvn., laster til New York/Newark/Albany/Baltimore. — *Delaware* ank. Dunkirk 16.10., derfra forv. 19.10. til Gibraltar, Malta, Piræus, Alexandria, Beirut, Cypern, Izmir og Istanbul. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 17.10. til Kbhvn., fra Kbhvn. 25.10. til Thorshavn/Reykjavik. — *Florida* ank. Kbhvn. 16.10., herfra 18.10. til Antwerpen, Dunkirk, Malta, Palermo og Levanten. — *Frigga* afg. Kolding 15.10. til London. — *Garonne* ank. Aarhus 16.10., fra Aarhus ca. 19.10. til Kbhvn.-Antwerpen-Danmark. — *Georgia* afg. Gdynia 14.10. til Rouen, pass. Brunsbüttel 17.10. — *Halfdan* afg. Bordeaux 18.10. til La Pallice/Havre/Antw./Hamburg/Kbhvn. — *Harald* afg. Antwerpen 15.10. til Kbhvn./Middelfart/Kolding/Odense/Randers/Aalb. — *Hebe* afg. Aalborg 14.10. til Leith/Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 16.10., herfra ca. 18.10. til London/Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Hroar* ank. Kbhvn. 17.10., fra Kbhvn. 22.10. til Helsingfors, fra Helsingfors 29.10. — *Ivar* ank. Gdynia 16.10., derfra ca. 18.10. til Hamburg. — *Katholm* ank. Manchester 12.10., derfra ca. 18.10. til Liverpool/Kbhvn./Aarhus/Randers. — *Knud* ank. Odense 10.10., derfra 19.10. via Nakskov-Kolding til London. — *Lemnos* afg. Famagusta 17.10. til Iskenderun, Mersin og Izmir. — *Maine* afg. Rodosto 13.10. til Torre Vieja, Leixoes, Antwerpen, Hamburg og Danmark, ventes Torre Vieja 18.10. — *Margrethe* ank. London 11.10., derfra ca. 21.10. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Aarhus 16.10. til London. — *Melos* ank. Casablanca 17.10., derfra forv. 18.10. til Tanger, Oran, Algier, Tunis, Barcelona, Marseille, Italien og Spanien. — *Nevada* afg. Karskär 17.10. til Norrsundet og andre nordsvenske pladser, laster til Portland/Boston/Albany/Phila-

delphia. — *Oregon* ank. Houston 17.10., derfra til Port Arthur/New Orleans/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Paraguay* afg. Esbjerg 30.9. via Las Palmas for oliiefyldning til Buenos Aires, afg. Las Palmas 7.10. — *Rhodos* afg. Lisbon 18.10. til Kbhvn., ventes her ca. 23.10. — *Rota* ank. Kbhvn. 16.10., herfra 19.10. via Aarhus/Aalborg til Leith/Newcastle/Kbhvn. — *Samos* afg. Palermo 17.10. til Valencia, Palma de Mallorca, Denia, Cartagena, Malaga, Huelva, Lisbon, Kbhvn., ventes til Valencia 19.10. — *Skjold* afg. Hamburg 17.10. til Kbhvn., herfra ca. 22.10. til Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* ank. London 14.10., derfra ca. 18.10. til Manchester/Kbhvn./Odense/Aarhus. — *Taarnholm* afg. Liverpool 14.10. til Kbhvn. — *Texas* ank. Izmir 13.10., derfra forv. 18.10. til Istanbul, Saloniki og evl. Megara. — *Thyra* ank. Kbhvn. 15.10. — *Tomsk* ank. Dunkirk 15.10., derfra ca. 18.10. til Havre, Oporto, Lisbon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Esbjerg 13.10., afg. forv. 18.10. til London. — *Tula* ank. Kbhvn. 18.10., fra Kbhvn. ca. 27.10. til Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank. Kbhvn. 17.10., herfra 20.10. til Aarhus/London. — *Tyr* ank. Esbjerg 2.10. — *Uffe* afg. Kbhvn. 15.10. til Antwerpen-Kbhvn./Aarhus. — *Uruguay* afg. Santos 15.10., fra Bahia forv. 18.10., derfra via St. Vincent for oliiefyldning til Madeira/Kbhvn. — *Venezuela* afg. Kbhvn. 17.10. til Gdynia/Kbhvn., herfra ca. 22.10. til New York/Philadelphia/Gulfen/New York. — *Virginia* afg. Domsjö 14.10. via Rivöfjorden samt Las Palmas og St. Vincent for oliiefyldn. til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

Helmdal

Axel Carl afg. Tuticorin 13.10. til Alleppi. — *Hans P. Carl* ank. Cochin 17.10. — *Martin Carl* afg. Sunderland 18.10. til Tyne. — *Poul Carl* ank. Sydney 16.10.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Ardrossan 21.10. til Ellesmere Port, Aarhus. — *Jens Toft* forv. ank. London 23.10. — *Karen Toft* forv. afg. Helsingør 21.10. til Polen, Frankrig. — *Maria Toft* forv. afg. Casablanca 24.10. til Saffi.

J. Lauritzen

African Reefer pass. Suezkanalen 17.10. p. v. t. italiensk Somaliland. — *Anna Dan* forv. pass. Kielkanalen 19.10. p. v. t. Themsen. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires 15.10. til Venezuela. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 13.10., derefter Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ank. Puerto Chicama 13.10., sydg. — *Gladys Dan* ank. Buenaventura 9.10., nordg. — *Hedda Dan* pass. Kielkanalen 18.10. p. v. t. Rouen. — *Indian Reefer* ank. Buenos Aires 17.10., derefter Rio de Janeiro. — *Jelvu Dan* forv. afg. Toppila 18.10. til Themsen. — *Jutta Dan* pass. Fairisle 16.10. p. v. t. Grønland. — *Kamma Dan* afg. New York 8.10. til Chile. — *Katja Dan* pass. Kielkanalen 18.10. p. v. t. Calais. — *Laila Dan* ank. Valparaiso 16.10., sydg. — *Laura Dan* pass. Kielkanalen 18.10. p. v. t. Bristol og Cardiff. — *Lilian Dan* pass. Kielkanalen 18.10. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Linda Dan* pass. Finisterre 18.10. p. v. t. Liverpool og Glasgow. — *Leena Dan* ank. New York 12.10., derefter Philadelphia. — *Lotta Dan* pass. Kielkanalen 16.10. p. v. t. Rouen. — *Maria Dan* pass. Kap Farvel 17.10. p. v. t. Ivigtut. — *Marna Dan* ank. Callao 14.10., nordg. — *Ninna Dan* forv. ank. Helsingør 10.10. — *Paula Dan* forv. afg. New York 18.10. til Chile. — *Randa Dan* pass. Kbhvn. 16.10. p. v. t. Yxpila. — *Selma Dan* ank. Kotka 16.10., derefter Themsen. — *Stina Dan* forv. ank. Kemi 19.10., derefter Jakobstad/Rochester. — *Ulla Dan* ank. Mäntyluo 16.10., derefter Toppila/Themsen.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 12.10., derefter Christmas Island. — *Tureby* afg. Cristobal 7.10., forv. ank. Dublin 24.10. — *Vedby* afg. Christmas Island 14.10., forv. ank. Fremantle 20.10.

Myren

Asbjørn ank. New York 16.10. — *Astrid* afg. Valencia 18.10. til Saffi. — *Birte* ank. Jacobshavn 18.10. — *Chr. Sass* forv. afg. Duala 20.10. til Pepel. — *Clara* afg. Vejle 19.10. til Kbhvn. — *Stal* forv. ank. Rouen 19.10.

Norden

Norden forv. afg. Durban 24.10. til Baltimore via East London, Port Elisabeth. — *Nordfarer* rep. Nakskov. —

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers

Agents of regular lines

Telegrams:

Vinkeco

ROTTERDAM

Telephone:

21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Nordkap rep. Aalborg. — *Nordkyn* ank. Liverpool 9.10., forv. afg. 19.10. til Nakskov. — *Nordpol* ank. Port Gentil 18.10. — *Nordvest* ank. Nakskov 15.10., forv. afg. 21.10. til Kbhvn.

Orient

Astoria afg. Nauru 15.10. til Auckland. — *Westralia* pass. St. Helena 16.10. p. v. t. Baltimore.

Pacific

London ank. New Orleans 18.10., derefter Venezuela. — *Oslo* forv. ank. Zonguldak 21.10. — *Paris* afg. Köping 18.10. til Södertälje, Zonguldak.

Progress

Absalon afg. London 17.10. til Blyth. — *Elisabeth Nielsen* pass. Dover 15.10. sydg. — *Ellen Nielsen* pass. Bergen 16.10. — *Hugo Nielsen* ank. Trieste 17.10. — *Fylla* ank. Zeebrügge 17.10. — *Henry Tegner* laster i Immingham. — *Karen* ank. Kemi 17.10. — *Margrete* ank. Lowestoft 16.10. — *Marianne* ank. Dunkirk 16.10. — *Marx* ank. Varberg 14.10. — *Polly* ank. Helsingfors 15.10. — *Rigmor* ank. Caen 18.10. — *Sophie* afg. 15.10. fra Kotka.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.10. til Tacoma. — *Olga S.* ank. Helsingør 21.9. — *Gerd* forv. ank. Boston 19.10., derefter New York. — *Tekla* afg. Trinidad 13.10. til Cabedelo. — *Agnete* afg. Montevideo 16.10. til Santos. — *Kirsten* forv. afg. New York 19.10. til Lisbon. — *Gertrud* ank. Buenos Aires 15.10. — *Ragnhild* afg. Tampico 3.10. til Antwerpen. — *Helvig* afg. Angra dos Reis 9.10. til New York. — *Thyra S.* ank. Genoa 16.10., derefter Piraeus. — *Gyda* forv. ank. Tel-Aviv 19.10. — *Anne* forv. afg. Genoa 19.10. til Livorno. — *Hilde* ank. Helsingør 19.9. — *Aslaug* afg. Immingham 15.10. til Færøerne. — *Guðrun* ank. Raumo 11.10., derefter Zaandam. — *Alice* forv. ank. Casablanca 18.10., derefter Oran. — *Gunhild* forv. afg. Newcastle on Tyne 19.10. til Korsør.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Tunis 12.10. til Rotterdam. — *Otto Petersen* ank. Hull 6.10. — *P. N. Damum* afg. Lapaluoto 16.10. til Velsen. — *Svend Pii* ank. Dundee 12.10.

Ø. K.

Annam ank. Brisbane 16.10., derefter Queensland. — *Asia* rep. Nakskov. — *Bintang* forv. afg. Hongkong 18.10. til Japan. — *Blankvann* ank. Kbhvn. 8.10. — *Danholm* ank. Bangkok 10.10. — *Erria* forv. afg. Portland 17.10. til San Francisco. — *Falstria* ank. Kbhvn. 17.10. — *Fernmoor* ank. Bangkok 14.10., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Fionia* afg. Port Said 17.10. til Aden og Karachi. — *India* pass. Miami 6.10. til Liverpool og Dublin. — *Java* ank. Kbhvn. 18.10. — *Jutlandia* ank. New York 17.10. — *Kambodia* afg. Hongkong 18.10. til Nagoya og Ataru. — *Kina* ank. Sydney 16.10., derefter Cairns og Townsville. — *Korea* afg. Leghorn 17.10. til Genoa og Port Said. — *Lalandia* pass. Finisterre 18.10. til Genoa og Port Said. — *Malacca* ank. Kbhvn. 17.10., derefter St. Thomas. — *Malaya* afg. Tangier 17.10. til Antwerpen og Rotterdam. — *Manchuria* afg. Aden 17.10. til Suez og Port Said. — *Meonia* afg. Penang 17.10. til Port Swettenham. — *Mongolia* afg. Genoa 15.10. til Lissabon og Antwerpen. — *Morelia* afg. Manila 13.10. til andre philippinske havne. — *Nikobar* afg. Cebu 10.10. til San Francisco. — *Selandia* ank. Port Swettenham 18.10., derefter Penang. — *Serampore* afg. Vancouver 13.10. til Østen. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta. — *St. Jan* ank. Chittagong rhed 1.10. — *St. Thomas* ank. Bombay 13.10., derefter Colombo og Madras. — *Tahsis* afg. Cebu 22.9. til Long Beach. — *Tantara* ank. Vancouver 11.10. — *Tranquebar* ank. Kbhvn. 17.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s**

HAMMERENSGADE 6

KØBENHAVN K. - C. 7809

Kabyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner



Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. kompasrettere

Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 13. Oktober 1949.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgås til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelselser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
21.....	1749.	94.....	1740.
25.....	1749.	96.....	1740.
70.....	1749.	161.....	1733.
73.....	1749.	180.....	1726.
80.....	1749, 1750.	181.....	1726.
82.....	1749, 1750.	185.....	1732, 1751.
83.....	1749.	186.....	1732.
90.....	1749.	187.....	1733.
93.....	1740.	188.....	1726.

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 184 (rute 8).

— — 185 (— 9).

Corrections to Nemedri (ending 24. September 1949).

Rettelsesblad Nr. 179 udgår.

På Søkort-Arkivet er udkommet: Nyt kort (Decca) L. Nr. 181. Decca Stedlinie Kort. Østersøen S-lige Del. Målestok: 1 : 540 000. Pris: Kr. 9.00.

I. Østersøen.

1724. Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne anduvning. Sømærke atter i orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1719 1949 udgår.

Position. c. 55° 05',6 N. 14° 41',2 E.

Detaller. Søndre-Rev W. røde stage med 2 opadvendte koste er atter i orden.

(Bornholmske marinedistrikt, 7. Oktober 1949.)

1725. (T). Danmark. Bornholm W.-kyst. Ronne anduvning. Fyrkarakter midlertidigt forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1670 1949.*Position.* 55° 05' (58") N. 14° 42' (02") E.*Detaller.* Ronne Havn bagfyr viser midlertidigt hvidt et-blink hver 5^s, blink 2^s, mørke 3^s, i stedet for hvidt lys med en-formørkelse hver 5^s, lys 3^s, mørke 2^s.

(Marineministeriet, 5. Oktober 1949.)

1726. Sverige. Östersøen. Færgeforbindelsen Trelleborg—Sassnitz. Tønde inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1417 1949 udgår.*Position.* c. 54° 53',7 N. 13° 25',8 E.*Detaller.* Den på ovennævnte plads udlagte rødmaledede, cylindriske tønde med 1 rød ballon som topbetegnelse er inddraget.*Kort* Nr. 188, 180 og 181.

(U. f. s. Nr. 40/2252. Stockholm 1949.)

1727. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 10.—15. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1600.*Position.* Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23°, og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,6 sm N. for Vitemölla) går i retning 134°.

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 40/2251. Stockholm 1949.)

1728. Sverige S.-kyst. Inlängan indsejling. Varde opført.*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/451 1949 udgår.*Position.* 56° 02' 32" N. 15° 46' 48" E.*Detaller.* På Flundrabådan skær ved indsejlingen til Inlängan er opført en hvid, 1,5 m høj varde, Flundrabådans varde, der har form som en opretstående tønde.

(U. f. s. Nr. 40/2250. Stockholm 1949.)

1729. Sverige. Gotland W.-kyst. Skansudde W. Oplysning om grunde.*Positioner.* a) 57° 25' 51" N. 18° 07' 12" E.

b) 57° 25' 14" N. 18° 06' 30" E.

Detaller. a) På position a) har mindste dybde vist sig at være 3,0 m ved middelvandstand. Bundart: Sten.

b) På position b) findes en grund med mindste dybde 4,8 m ved middelvandstand. Bundart: Sten.

(U. f. s. Nr. 40/2249. Stockholm 1949.)

1730. (T). Sverige. Häradskär—Ölands N. udde. Drivgarnsfiskeri. Advarsel.*Positioner.* a) Häradskär: c. 58° 09' N. 16° 59' E.

b) Ölands N. udde: c. 57° 22' N. 17° 05' E.

Detaller. Drivgarnsfiskeri foregår udfør Smålandskysten indtil 20 sm fra de yderste skær på strækningen Häradskär — Ölands N. udde. De søfarende anmodes om at udvise største forsigtighed under passage af stedet, således at redskaberne, der er afmærket med hvide lys i begge ender, ikke oversejles.

(U. f. s. Nr. 40/2248. Stockholm 1949.)

1731. Sverige. Ålands hav. Skærgeaarden NW. for Understen. Fiskerfyr tændt.*Position.* 60° 23' 30" N. 18° 40' 54" E.*Detaller.* På NE.-pynten af skæret Kosten, c. 10 sm NW. for Understen, er tændt et nyt fiskerfyr, Kosten fyr, der viser hvidt, fast lys og lyser hele horisonten rundt. Fyrlanterne på fyrpæl. Flammens højde: 8 m. Fyret brænder efter behov for stedets fiskere.

(U. f. s. Nr. 40/2246. Stockholm 1949.)

1732. Tyskland. Kieler Bugt. Rute 1. Wester Markelsdorf NW. Vrag nedsprængt.
Tidligere E. f. S. Nr. 28/1472 1947.
Position. 54° 36' 34" N. 10° 57' 45" E.
Detaller. Vraget af *Noordvaard* på ovennævnte plads er nedsprængt og fjernet på nær enkelte vragester.
Kort Nr. 185 og 186.

(N. f. S. Nr. 39/2722. Hamburg 1949.)

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

1733. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lindholm. Møn W.-lige del. Oplysning om kendelige punkter.

- Position.* 55° 00' 22" N. 12° 13' 40" E.
Detaller. På øen Lindholm, NW. for Stege, findes en kendelig skorsten på ovennævnte plads.
- Position.* 54° 55' 01" N. 12° 10' 20" E.
Detaller. St. Dame mejeriskorsten findes på ovennævnte plads.

Kort Nr. 161 og 187.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 27. September 1940.)

1734. Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke atter i orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1691 1949 udgår.

Position. c. 55° 12',3 N. 11° 06',6 E.

Detaller. Agersø Flak W. hvide stumpetønde med 1 nedladvent kost er atter i orden.

(Marineministeriet, 5. Oktober 1949.)

1735. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1372 1949.

Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.

Detaller. Ved kontrolmålingen den 10. Oktober 1949 af sejløbet i Klørdyb fandtes dybden i løbet at være aftaget til 1,9 m.

(Fyrdirektoratet, 11. Oktober 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1736. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyns Hoved. Overbordkastning af cementlast.

Position. 55° 37' (03") N. 10° 36' (08") E.

Detaller. Et skib rapporterer at have kastet 15—20 tons cement overbord på ovennævnte plads på grunden E. for Fyns Hoved.

(Skibsmægler Schultz, Kalundborg, 4. Oktober 1949.)

1737. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Oprensingsarbejder afsluttet. Oplysning om dybde i sejløbet.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/842 1949 udgår.

Position. c. 55° 31' N. 10° 34' E.

Detaller. Oprensningen af sejløbet i Odense Fjord er afsluttet, og afmærkningen er i orden. Dybden i sejløbet er nu normal, 7,5 m, men da der sædvanligvis stadigt sker tilsanding på visse strækninger af sejløbet, kan man ikke regne med, at denne dybde stadigt vil være til stede.

Publikationer. Danske Lods II, side 195. Havnelods, side 253.

(Havneingeniøren, Odense, 6. Oktober 1949.)

1738. Sverige. Kattegat. Falkenberg havn indsejling. Falkenbergs hamn övre fyr flyttet.*Position.* c. 56° 53' N. 12° 29' E. •*Detaller.* Falkenbergs hamn övre fyr er flyttet c. 245 m mod SW. i ledelyriniens retning. Afstanden mellem Falkenbergs hamn övre og nedre fyr er nu c. 215 m. I øvrigt er fyret uforandret.

(U. f. s. Nr. 40/2264. Stockholm 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1739. Nordsøen. Øvelsesområde for fjernstyrede mål.***Positioner. Område A. Grænser:* Mellem breddeparallerne 53° 53' N. og 54° 08' N. og meridianerne 0° 30' E. og 0° 55' E.*Område B. Grænser:* Mellem breddeparallerne 52° 00' N. og 52° 15' N. og meridianerne 2° 00' E. og 2° 25' E.*Detaller.* Inden for ovennævnte to områder afholdes fra tid til anden øvelser med fjernstyrede, c. 21 m lange fartøjer, der foruden de normale navigationslys vil føre de lys og signaler, der er foreskrevet for skibe, der ikke er under kommando. Mod disse fartøjer eller mod skiver, slæbt af disse, vil blive foretaget bombeøvelser samt skydeøvelser fra luftfartøjer eller med raketter.

Under øvelsernes afholdelse vil man fra et kontrolskib og fra luftfartøjer drage omsorg for, at skibsfarten ikke udsættes for fare.

(N. t. M. Nr. 2007. London 1949.)

1740. Tyskland. Lister Dyb—Falsches Tief. Anduvningstønder forandret.*Tidligere E. f. S. Nr. 18/829 1949.**Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte anduvningstønder, udlagt på anførte pladser, er forandret, som vedføjet.

1. Lister Dyb: 55° 03' 12" N. 8° 17' 22" E.: Sort- og rødmalet båketønde med sort- og rød ballon.
2. Neuvortrapptief: 54° 34' 30" N. 8° 13' 45" E.: Sortmalet båketønde med sort timeglas.
3. Schmaltief: 54° 26' 30" N. 8° 18' 33" E.: Rødmalet båketønde med rød diamant.
4. Mittelhever: 54° 22' 43" N. 8° 20' 45" E.: Sort- og rødmalet båketønde med sort- og rød ballon.
5. Süderhever: 54° 17' 47" N. 8° 23' 45" E.: Rødmalet båketønde med rød diamant.
6. Eider: 54° 13' 54" N. 8° 25' 15" E.: Sort- og rødmalet båketønde med sort- og rød ballon.
7. Norderpiep: 54° 09' 54" N. 8° 24' 06" E.: Sortmalet båketønde med sort timeglas.
8. Süderpiep: 54° 05' 29" N. 8° 25' 24" E.: Rødmalet båketønde med rød diamant.

Kort Nr. 96, 93 og 94.

(N. f. S. Nr. 39/2665. Hamburg 1949.)

1741. (T). Nordsøen. Holland. Wielingen. Vrag fjernes. Advarsel.*Position.* c. 51° 24',7 N. 3° 22',7 E.*Detaller.* Arbejdet med at fjerne vraget, der ligger sunket på ovennævnte plads, vil snarest blive påbegyndt. Arbejdet forventes at vare indtil midten af 1950.

Mens arbejdet står på, anmodes skibe om at passere med forsigtighed og med mindsket fart for ikke at forstyrre arbejdet.

(B. a. Z. Nr. 261/3670. 's-Gravenhage 1949.)

1742. England E.-kyst. Themsen munding. Nore anduvning. Mindre dybde observeret.*Position.* SE.-lige båke for målt mil: c. 51° 31' 20" N. 0° 54' 30" E.*Detaller.* Mindre dybder end de i kortet anførte er observeret på nedennævnte pladser:

a.	1,325 sm	151°	fra	ovennævnte	båke	er	dybden	11,0 m.
b.	1,275 sm	168°	-	—	—	-	—	10,7 m.
c.	1,25 sm	180°	-	—	—	-	—	9,8 m.
d.	2,15 sm	190°	-	—	—	-	—	9,5 m.
e.	1,25 sm	191°	-	—	—	-	—	9,5 m.
f.	2,17 sm	201°	-	—	—	-	—	9,8 m.
g.	2,3 sm	207°	-	—	—	-	—	8,5 m.
h.	2,475 sm	210°	-	—	—	-	—	7,9 m.
i.	2,49 sm	214°	-	—	—	-	—	7,3 m.

(N. t. M. Nr. 2046. London 1949.)

1743. England E.-kyst. Humber anduvning. Oplysning om vrage.*Position.* 53° 44' 40" N. 0° 24' 02" E.*Detaller.* a) Et vrage, over hvilket mindste dybde er 15,5 m, er sunket på ovennævnte plads.

b) Vraget, der var sunket c. 0,2 sm NE. for ovennævnte vrage a), findes ikke mere. Lystønden, der var udlagt tæt N. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2047. London 1949.)

1744. Skotland E.-kyst. Moray Firth. Lossiemouth. Hindringslys anbragt på radiomaster.*Position.* Covesea fyr: c. 57° 43' 30" N. 3° 20' 15" W.*Detaller.* Et rødt, fast fyr er anbragt på toppen af hver af de to radiomaster, der er opført henholdsvis 1,5 sm 248° og 1,85 sm 246½° fra Covesea fyr.

(N. t. M. Nr. 2001. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**1745. England S.-kyst. St. Catherines Point. Advarsøl mod ankring og trawling ophævet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 19/921 1948 udgår.*Position.* St. Catherines Point fyr: c. 50° 34' 35" N. 1° 17' 50" W.*Detaller.* Det i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede område, S. for St. Catherines Point fyr, hvori ankring og trawling var forbudt, er nu frigivet.

(N. t. M. Nr. 1853. London 1949.)

1746. England S.-kyst. Worbarrow Bay. Oplysning om vrage.*Position.* Lulworth Cove flagstang: c. 50° 37' 00" N. 2° 14' 55" W.*Detaller.* a) Et vrage, af hvilket en mast rager op over vandet, ligger sunket 1,65 sm 97° fra ovennævnte flagstang.

b) Vraget, der ligger sunket c. 0,1 sm S. for ovennævnte vrage a), rager ikke mere op over vandet.

c) Vragtønden er flyttet 0,05 sm mod NE. og ligger nu 1,67 sm 103°,5 fra ovennævnte flagstang.

(N. t. M. Nr. 2063. London 1949.)

1747. England W.-kyst. Bristol Channel. Oplysning om vrage.*Position.* c. 51° 19' 55" N. 3° 45' 30" W.*Detaller.* Vraget, der lå farligt for sejladsen på ovennævnte plads, findes ikke mere.

(N. t. M. Nr. 2054. London 1949.)

1748. England W.-kyst. Bristol Channel. Foreland Point N. Oplysning om vrug.*Positioner.* a) 51° 16' 31" N. 3° 47' 20" E.

b) 51° 16' 55" N. 3° 46' 47" E.

Detaller. a) Et vrug, over hvilket mindste dybde er 14,3 m, findes på position a).

Vraget var tidligere opgivet at ligge c. 0,35 sm SW. for position a).

b) Et vrug, over hvilket mindste dybde er 19,2 m, findes på position b).

(N. t. M. Nr. 2040. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**1749. Island E.-kyst—Færøerne—Shetlandsøerne. Kabler delvis omlagt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Telegrafkablerne mellem Østisland og Færøerne samt mellem Færøerne og Shetlandsøerne er blevet omlagt, dels ved Island, dels ved Færøerne. Nedenfor fremstettes positionerne for hele kabelføringen mellem Seydisfjörður på Island og Burwick på Shetlandsøerne.

1. 65° 16' (38") N. 13° 58' (00") W., kablets landingssted, Seydisfjörður.
2. 65° 17' (02") N. 13° 55' (15") W.
3. 65° 17' (03") N. 13° 55' (00") W.
4. 65° 17' (50") N. 13° 52' (06") W.
5. 65° 17' (44") N. 13° 46' (30") W.
6. 65° 18' (30") N. 13° 41' (20") W.
7. 65° 19' (04") N. 13° 36' (00") W.
8. 65° 19' (28") N. 13° 07' (10") W.
9. 65° 19' (36") N. 12° 01' (54") W.
10. 65° 18' (42") N. 11° 50' (54") W.
11. 64° 35' (18") N. 10° 21' (45") W.
12. 62° 45' (00") N. 6° 58' (00") W.
13. 62° 45' (00") N. 6° 53' (00") W.
14. 62° 38' (55") N. 6° 48' (40") W.
15. 62° 31' (46") N. 6° 46' (23") W.
16. 62° 27' (42") N. 6° 46' (05") W.
17. 62° 25' (50") N. 6° 46' (30") W.
18. 62° 22' (40") N. 6° 44' (30") W.
19. 62° 20' (25") N. 6° 43' (20") W.
20. 62° 18' (48") N. 6° 42' (30") W.
21. 62° 17' (45") N. 6° 41' (40") W.
22. 62° 14' (35") N. 6° 38' (10") W.
23. 62° 13' (15") N. 6° 38' (00") W.
24. 62° 07' (50") N. 6° 31' (50") W.
25. 62° 06' (58") N. 6° 31' (50") W.
26. 62° 06' (24") N. 6° 32' (40") W.
27. 62° 05' (54") N. 6° 33' (40") W.
28. 62° 03' (17") N. 6° 39' (00") W.
29. 62° 02' (36") N. 6° 40' (12") W.
30. 62° 02' (48") N. 6° 41' (45") W.
31. 62° 03' (00") N. 6° 45' (24") W.
32. 62° 02' (56") N. 6° 45' (31") W.
33. 62° 02' (48") N. 6° 45' (39") W., kablets landingssted, Hvidenæs, Strømø.
34. 62° 02' (54") N. 6° 45' (24") W.
35. 62° 02' (56") N. 6° 45' (18") W.
36. 62° 02' (36") N. 6° 44' (00") W.
37. 62° 02' (03") N. 6° 43' (27") W.
38. 62° 01' (10") N. 6° 42' (27") W.
39. 62° 00' (38") N. 6° 42' (30") W.
40. 61° 59' (08") N. 6° 42' (12") W.
41. 61° 56' (00") N. 6° 39' (40") W.

42. 61° 54' (35") N. 6° 38' (06") W.
 43. 61° 50' (48") N. 6° 30' (50") W.
 44. 61° 50' (12") N. 6° 29' (18") W.
 45. 61° 47' (58") N. 6° 25' (20") W.
 46. 61° 45' (38") N. 6° 15' (36") W.
 47. 61° 44' (51") N. 6° 10' (36") W.
 48. 61° 43' (51") N. 6° 01' (12") W.
 49. 61° 40' (30") N. 5° 52' (15") W.
 50. 61° 30' (00") N. 5° 18' (00") W.
 51. 61° 05' (34") N. 4° 25' (00") W.
 52. 60° 34' (12") N. 3° 08' (54") W.
 53. 60° 20' (38") N. 2° 40' (10") W.
 54. 60° 09' (00") N. 2° 23' (00") W.
 55. 60° 03' (30") N. 2° 11' (40") W.
 56. 60° 03' (10") N. 1° 46' (48") W.
 57. 60° 03' (00") N. 1° 43' (05") W.
 58. 60° 04' (48") N. 1° 33' (20") W.
 59. 60° 06' (00") N. 1° 27' (00") W.
 60. 60° 06' (54") N. 1° 24' (23") W.
 61. 60° 08' (14") N. 1° 23' (55") W.
 62. 60° 08' (58") N. 1° 22' (34") W.
 63. 60° 09' (30") N. 1° 21' (30") W.
 64. 60° 09' (30") N. 1° 21' (02") W.
 65. 60° 09' (23") N. 1° 20' (34") W.
 66. 60° 09' (00") N. 1° 19' (56") W.
 67. 60° 08' (33") N. 1° 18' (14") W.
 68. 60° 08' (52") N. 1° 17' (34") W.
 69. 60° 09' (00") N. 1° 17' (47") W., kablets landingssted, Burwick, Shetlandsøerne.
Kort Nr. 73, 82, 83, 70, 80, 25, 21 og 90.
Publikationer. Færøske Lods, side 26, 58 og 61.

(Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, 8. September 1949.)

1750. Færøerne. Nolsø. Borin fyr. Tågesignal forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1170 og 39/1631 1949.

Position. 61° 56' 53" N. 6° 37' 42" W.

Detaller. Det nye tågesignal ved Borin fyr er sat i drift. Tågesignalet afgives med 2 tyfoner, der lyder samtidigt. Den ene tyfon lyder kraftigst i WSW.-lig retning, og den anden lyder kraftigst i SE.-lig retning.

Tonehøjden: c. 225 c/s. Karakter: To-toner hver 30^s, tone 3^s, pause 3^s, tone 3^s, pause 21^s.

Kort Nr. 82 og 80.

Publikationer. Færøske Lods, side 57. Fyrfort. Nr. 884.

(Marineministeriet, 8. Oktober 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

N List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals — Volume 7, Western Side of South Atlantic Ocean and East Pacific Ocean. Edition 1949.

XII. Oplysninger vedrørende skibruter.

1751. Tyskland. Kieler Bugt. Rute 8 og rute 9. Lystønde forandret.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 279 og 290.

Position. c. $54^{\circ} 34',7$ N. $10^{\circ} 13',0$ E.

Detailler. Den rød- og hvidternede lystønde med 2 balloner på ovennævnte plads har forandret fyrkarakter til hvidt lys med gruppe-formørkelser, to-formørkelser hver 15^s .

Kort Nr. 185.

(Bilag til N. f. S. Nr. 39. Hamburg 1949.)

1752. Nordsoen. Dutch Coastal Route. Lystønde inddraget. Vraglystønde udlagt.

Positioner. a) c. $52^{\circ} 24',5$ N. $4^{\circ} 27',5$ E.

b) $52^{\circ} 24' 15''$ N. $4^{\circ} 28' 05''$ E.

Detailler. a) I. M. 6 lystønde, der var udlagt på ovennævnte position a), er inddraget.

b) Et vrag, der ligger sunket på ovennævnte plads b), er nu afmærket med en grønmalet vraglystønde, der viser grønt gruppe-blink, tre-blink hver 10^s , og som er udlagt c. 200 m NW. for vraget.

(B. a. Z. Nr. 255/3595. 's-Gravenhage 1949.)

1753. Nordsoen. Dutch Coastal Route. Oplysning om lystøndes plads.

Rettet position. H. K. 6 lystønde: $51^{\circ} 42' 36''$ N. $3^{\circ} 25' 00''$ E.

Detailler. H. K. 6 lystønde ligger nu på ovennævnte rettede position.

(B. a. Z. Nr. 260/3661. 's-Gravenhage 1949.)



thence inshore of a line joining the following positions :—

(f)	Lat. 44° 56' 37" N.,	long. 14° 09' 55" E.
(g)	„ 44° 58' 35" N.,	„ 14° 11' 45" E.
(h)	„ 45° 06' 08" N.,	„ 14° 13' 50" E.
(j)	„ 45° 11' 36" N.,	„ 14° 16' 36" E.
(k)	„ 45° 13' 54" N.,	„ 14° 16' 54" E.
(l)	„ 45° 18' 10" N.,	„ 14° 18' 48" E.
(m)	„ 45° 19' 57" N.,	„ 14° 20' 24" E.
(n)	„ 45° 19' 22" N.,	„ 14° 23' 00" E.
(o)	„ 45° 18' 18" N.,	„ 14° 26' 56" E.
(p)	„ 45° 16' 00" N.,	„ 14° 31' 45" E.

Cautions.—

- (i) Vessels should on no account enter water to seaward of the above route.
- (ii) The ports of Kuja (Cuje), Budava (Bado), Krnjicka (Carnizza), Rabac (Albona), Kovran (Laurana), Opatija (Abbazia), Volosco (Volosca) and Martinscica and the bays of Koromacna (Mazzinghi) and Plomin (Fianona) are believed still to be mined.
- (iii) Mariners are advised to use this route in daylight only..
- (iv) Pilotage is compulsory on this route from Kamenjak (Cape Promontone) to Rijeka (Fiume) for vessels exceeding 600 G.R.T. The Pilot station is situated at Kamenjak and the pilot is embarked in the vicinity of Porer Rock Light. Pilotage is not necessary from Rijeka to Bakar Bay.

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 39, dated 24th September, 1949.

(Last Corrections : Weekly Edition No. 38, dated 17th September, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1547	12	HUMBER—ELBE Route. Amend colour of P 8 and P 10 Buoys to read :— R.W.V.S.
1548	44	NAKSKOV Approach. Positions (ii) and (iii). Delete descriptions of buoys, and substitute :— (ii) 28a/4 R. Spar. (iii) 28a/5 R. Spar. Positions remain unaltered.

VOLUME II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1549	54	Insert new route :— 15/33. Kamenjak (Cape Promontone) to Rijeka (Fiume) and Bakar Bay (Inshore) . . . 60.
1550	56	No. 15(c) Danger Area. Insert new position (v) as follows :— (v) Lat. 44° 43' 00" N., long. 14° 00' 00" E. and renumber existing positions (v) to (x) as (vi) to (xi) respectively.
1551	60	Insert new route as follows :— ROUTE 15/33. KAMENJAK (CAPE PROMONTONE) to RIJEKA (FIUME) and BAKAR BAY (Inshore). Width between (a) and (e) 1 mile as safe navigation permits. Note.—Position (a) is on the Western limit of No. 15 (c) danger area. Centre line joins the following positions :— (a) Lat. 44° 44' 30" N., long. 13° 57' 50" E. (b) „ 44° 45' 54" N., „ 13° 59' 54" E. (c) „ 44° 48' 12" N., „ 14° 01' 00" E. (d) „ 44° 54' 50" N., „ 14° 03' 10" E. (e) „ 44° 57' 06" N., „ 14° 09' 24" E.

[Continued]

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 290.

Rute 8.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	2	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt lys med to-fmk. hver 15 ^s .
2	II	1—2	Nyt vrage tilføjes efter vrage <i>Triton II</i> således: 54° 31',7 — 10° 18',6 — Vrage. Dybde o. vg. 4,8 m. — Vglt. W.-tbt. gr. en-fmk. hver 4 ^s . — 1,2 sm — E.

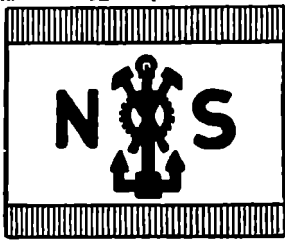
Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 279.

Rute 9.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1 —	I —	1 4	Positionen rettes til: 54° 28',1 — 9° 55',1. Fyrkarakteren rettes til: Hvidt lys med to-fmk. hver 15 ^s .

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.



GASOLIE
- DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021



*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-16770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



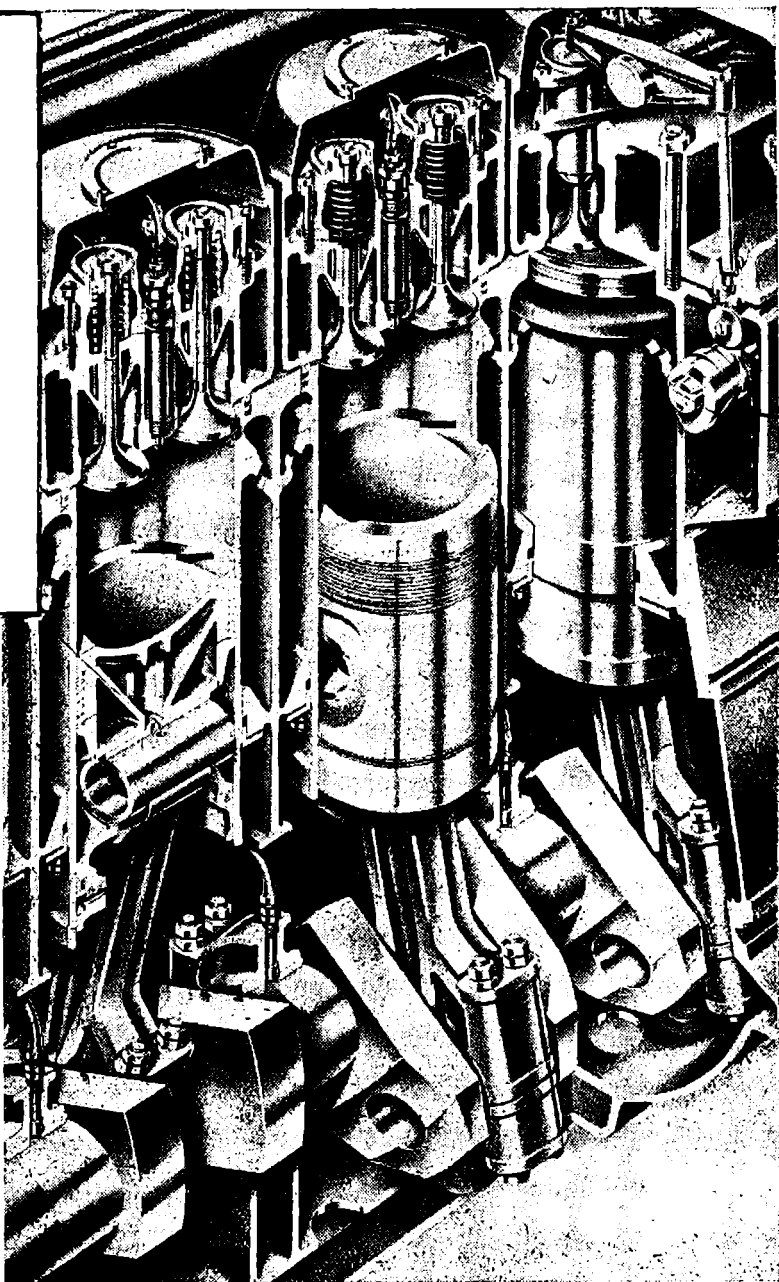
IMO-PUMPER
&
- MOTORER

SOD spolerer Stemplerne

Som bekendt er det af største Betydning at holde Sodaflejring paa Stemplerne i en Dieselmotor *nede*, hvis man ønsker at holde Motorydelsen *oppe*. Klæbrige eller sodagtige Aflejringer paa Stemplerne hindrer Stempelringenes frie Bevægelse. Det deraf følgende Gennemslag af de varme Forbrændingsprodukter vil forårsage Krafttab, stort Brændselsforbrug og unormalt stort Slid i Cylindre og paa Stempler. Ved særlig haard Belastning kan der opstaa Overhedning og Deformering af Stemplerne, der kan rives eller gaa fast.

Midlet mod disse Onder er en yderst stabil Smøreolie, som kan taale Forbrændingsvarmen — et gennemprøvet Smøremiddel, specielt fremstillet til Dieseldrift. Gargoyle D. T. E. Nr.-Olierne, som anvendes i Titusinder af Dieselmotorer, opfylder de specielle Krav. Disse Olier har den største Modstandsdygtighed overfor Afsætning paa Stemplerne. Olierne nedbrydes ikke i Krumtaphuset selv efter flere Tusinde Timers Drift.

En hyppig Udskiftning vil saaledes være unødvendig. — Tal med en Ingeniør i Vacuum Oil Company's tekniske Afdeling og forhør Dem om de Driftsresultater, der er opnaaet med disse Dieselsmøreolier af overlegen Kvalitet.



*Gennem 81 Aar førende i en
Industri i stadig Udvikling*

12-48

VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER



FRA UGE TIL UGE

SKIBSFARTEN OG SKATTEKOMMISSIONEN

Som omtalt i forrige nummer af D.S.T. har Erhvervenes Fællesudvalg om skatte spørgsmål udsendt en redegørelse om erhvervenes syn på skatteforslagene, og Dansk Dampskibsrederiforening har nu yderligere suppleret denne redegørelse i en skrivelse stilet til rigsdag og regering, hvori forslagenes følger for dansk skibsfart belyses.

Skrivelsen advarer først stærkt mod at følge kommissionens forslag om indførelse af en kapitalvindingskat, d. v. s. en skat på fortjenesten ved afhændelse eller afståelse af skibe, der benyttes erhvervs-mæssigt, således at skatten rammer forskellen mellem det opnåede provenu og anskaffelsesprisen minus skattefrit foretagne afskrivninger. Dette forslag vil utvivlsomt få meget skadelige følger for dansk skibsfart, udtales der. Søens forhold er jo nu en gang anderledes end forholdene i land. Et middelstort skib koster lige så meget som en stor fabrik, men dets levetid er i reglen ikke over 16—20 år, og mange forhold kan begrunde en langt tidligere udskiftning. Skibes pris varierer uhyre: efter markedet, skibets tilstand, tekniske fremskridt, skibets type og fart o. s. v., og det enkelte skib er sædvanligvis en del af en flåde, som — det er en vigtig dansk interesse — til stadighed holdes fuldt konkurrencedygtig. Når et skib afhændes, så købes eller kontraheres i reglen et andet under omtrent samme konjunktur, så at en eventuel fortjeneste bliver rent fiktiv. Ved salg, køb og kontrahering af skibe må der handles hurtigt, oftest telegrafisk, og det går ikke an at belaste de i forvejen byrdefulde overvejelser med spørgsmålet om, hvorvidt den påtænkte transaktion vil medføre beskatning af en fiktiv fortjeneste. Thi hvis man gør det, vil resultatet ofte blive, at gunstige lejligheder til udskiftning af forældede skibe forsømmes, hvilket landet absolut ikke er tjent med. Det er meget vigtigt for skibsfartens udvikling, at der altid er adgang til at sælge, købe og kontrahere skibe rigtigt.

Vedrørende forslaget bestemmelser om indkomstskat for selskaber advares der stærkt mod at ophæve retten til fradrag for virksomhed i udlandet, en ret, der har eksisteret siden 1903, og som i udpræget grad har været til gavn for erhvervslivet. Rederiforeningen fremfører i denne sammenhæng, at langt den største del af skibsfartens indtægter hidrører fra virksomhed i udlandet, og såfremt den foreslåede bestemmelse indføres, vil dette betyde, at skibsfarten bliver beskattet i langt større omfang end hidtil. Ud fra et rent fiskalt synspunkt vil der derfor, kortsynet set, ingen tvivl være om bestemmelsens hensigtsmæssighed, men et sådant synspunkt bør ikke anlægges. Rent bortset fra, at bortfald af skattefrihed for indtægt fra udlandet vil kunne bevirke, at der ikke længere er den interesse hos rederierne, som der hidtil har været, i at placere skibene på fremmede markeder, hvor det bliver muligt for dem at hjemtage fremmed valuta, vil forslaget under alle omstændigheder medføre, at de fornødne midler til fortsat genopbygning af handelsflåden næppe vil kunne skaffes. Man vil herved tillade sig at erindre om, at skibsfartens betydning for landet navnlig viser sig i dens nødvendighed for at sikre tilførslerne under

krigsforhold samt dens betydning som valutaskabende erhverv, og begge øjemed ville nemt blive, om ikke forspildt, så dog væsentlig forringet ved bortfald af skattefrihed for indtægter hidrørende fra udlandet.

I spørgsmålet om formuebeskatningen tilråder Rederiforeningen, som også Erhvervenes Fællesudvalg gjorde det, at man, som hidtil, lægger skibenes bogførte værdier til grund ved konstateringen af skibenes værdi, således at man ikke følger kommissionsforslaget om at lade ligningsrådet fastsætte bestemte tonnagewærdier for de forskellige skibstyper, hvad der i praksis vil være ganske ugørligt, rent bortset fra, at salgsværdien af et skib er svingende, uberegnelig og faktisk ukonstaterbar.

Efter at have beskæftiget sig med kommissionsforslagets afskrivningsregler m. m. slutter skrivelsen således:

Dansk Dampskibsrederiforening har ovenfor henvendt opmærksomheden på de spørgsmål indenfor skattekommissionens forslag, som er af særlig betydning for erhvervet. Til slut vil man gerne fremhæve, at landet har brug for skibsfarten både under fredelige forhold og i ekstraordinære tider. Dansk skibsfart er, selvom flådens størrelse nu er på højde med den ved krigsudbruddet eksisterende, langt fra genopbygget endnu. Man erindrer herved om, at genopbygningen af handelsflåden ikke kan anses for fuldført, før de enkelte rederiers tonnage størrelses- og kvalitetsmæssigt har nået et omfang, der svarer til tonnagen i 1939 plus en forøgelse for krigsårene.

Skal dette mål nåes, må samfundets syn på skibsfarten ændres. Det vil nemlig i så fald være nødvendigt ikke at betragte erhvervet som et direkte skatteobjekt, men i stedet må hovedvægten lægges på at fremme næringens udvikling til gavn for landet. Dansk skibsfarts store betydning for det danske samfund i fredstid ligger i den fremmede valuta, næringen kan indtjene, og det vil være kortsynet politik at modvirke dens virksomhed ved at lægge større skattebyrder over på næringen. I denne forbindelse erindres om, at de fleste lande for tiden støtter deres nationale skibsfart ved hjælp af direkte støtte og diskrimination overfor andre landes skibsfart. Tendensen i så henseende har desværre efter krigen været i stærk tiltagende, og dansk skibsfart ser med megen bekymring denne udvikling foregå, uden at man har større mulighed for at modvirke den. Det må herved fremhæves, at nationer, som ikke tidligere optrådte som konkurrenter på søen, nu konkurrerer stærkt ved hjælp af kunstige midler. U.S.A.s flåde var således før første verdenskrig på 3 mill. b.r.t. og er nu på 27 mill. b.r.t. Fra amerikansk side finder man det naturligt og rimeligt, at 50 pct. af transporter under Marshall planen skal ske under amerikansk flag, og det kræves ved store annoncer og på andre måder som en fødselsret, at mindst 50 pct. af al fart til U.S.A. og fra U.S.A. skal være under U.S.A.s flag. Med andre ord: Hvor U.S.A. er bestemmende, skal fremmed flag ikke benyttes. Dertil kommer bl. a. en meget stærk og velorganiseret politisk organisation i Washington, og det skyldes, såvidt man kan skønne, bl. a. dennes indflydelse, at loven om Marshall planen i sidste øjeblik blev belastet med bestem-

melsen om minimum 50 pct. på amerikansk køl. En række lande stræber samme vej. Når det kniber, skal dansk flag præstere Danmarks transporter, uanset hvad derved slås i stykker; dette var således tilfældet under begge verdenskrige og en lang tid derefter. Så snart trangen er bortfaldet, transporteres derimod foderstoffer, kul, olie o. s. v. af den, der sejler billigst uanset flag.

Som det vil være bekendt, ønsker dansk skibsfart hverken at modtage direkte støtte, eller at der diskrimineres overfor fremmed slæbsfart, idet Danmarks muligheder indenfor skibsfarten er afhængige af havenes frihed. Den eneste form for støtte, som tjener dansk interesse, er den forståelse, der kan vises fra lovgivningsmagten gennem rimelige beskatningsforhold. Det er Dansk Dampskibsrederiforenings håb, at den høje regering og rigsdag vil forstå den alvorlige baggrund for dette standpunkt og godkende dets rigtighed.

FRAGTRATETALET

Statistisk Departement har for september registreret et fortsat fald i fragtratetallet, som dermed er nede i 91 points imod 92 i august og 102 ved årets begyndelse.

Det oplyses, at nedgangen skyldes et fald i kulraterne, som i september gennemsnitligt lå 15 pct. under niveauet i januar. Også den gruppe, som omfatter fosfat-, svovl- og malmrater, viser et fortsat fald og er nu 11 pct. lavere end i januar. Træraterne ligger i middeltal på samme niveau som i august, men de enkelte rater viser ret uensartede bevægelser. De øvrige rater har været praktisk talt uændrede fra august til september.

S.S. IVAR MINESPRÆNGT

D.F.D.S.'s damper *Ivar* blev den 21. oktober minesprængt udfor den hollandske kyst ca. 20 sømil nordvest for Terschelling. Skibet sank imidlertid ikke, men blev af hollandske slæbebåde bragt ind til kysten og sat på grund mellem Terschelling og Vlieland for midlertidig tætning, indtil det kan slæbes ind til Amsterdam. Umiddelbart efter minesprængningen blev to redningsbåde sat i vandet. Den ene af dem nåede efter 18 timers forløb ind til Ameland med syv mand om bord, hvorimod den anden kæntrede i den høje sø, og det må befrygtes, at de fem mand, der var om bord, er forulykket. De fem savnede er: 2. styrmand *P. E. Lund Nielsen*, København. 2. Maskinmester *Ib Helge Andersen*, København. Hovmester-Math *Erik Sørensen*, Valby. Fyrbøder *Jens Svarre Brinck*, Aarhus. Dæksdreng *Frede J. Lundbøll*, Søborg.

S.s. *Ivar*, der førtes af kaptajn *L. N. Larsen*, Sundby, er på 2219 br. reg. t. og bygget på Nylands Verksted, Oslo, i 1917. Det var på rejse fra Hamborg til Rotterdam.

M.S. TIDE FORLIST

D. 19. oktober forliste m.s. *Tide* af Fredericia i hård storm sw. for Hangø, mens det var på rejse fra Fredrikshavn til Næstved med trælaster. Skibet fik motorhavari d. 19. ds. ved 17-tiden og udsendte noget senere nødsignaler, men siden da har man intet set til det. Ligene af føreren, kaptajn *Aage Nørsgaard* og en anden mand af besætningen drev nogle dage senere i land på den finske kyst og bortvejrede derved enhver tvivl om skibets skæbne.

M.s. *Tide* var bygget i *Vegesack* i 1903 og blev i 1946 efter en gennemgribende ombygning overtaget af interessentskabet *Tide* i Fredericia. Det var på 107 br. reg. og lastede 310 tons d.w.

Skibet førtes af kaptajn *Aage Albert Nørsgaard*, Langaa, og besætningen bestod iøvrigt af bedstemand

Leo Georg Petersen, Aalborg, kok *Gunnar Egon Jensen*, Lillerød, letmatros *Hans Jørgen Friis Hansen*, Nyborggade 36, København, og jungmand *Per Aaberg*, Fredericia.

M.S. MATHILDE MÆRSK

Til A/S Dampskibsselskabet »Svendborg« søsattes d. 24. ds. på det italienske værft *Cantiere Navale Breda*, Venedig, et ca. 5300 tons d.w. dieselmotorskib, der fik navnet *Mathilde Mærsk*. Skibet bygges til Lloyds højeste klasse som åben shelterdækker.

M.S. FERNSEA

Burmeister & Wains nybygning nr. 698, et fragtmotorskib til rederiet *Fearnley & Eger*, Oslo, søsattes d. 20. oktober og fik navnet *Fernsea*. Det er bygget til Norske Veritas' højeste klasse som åben shelterdækker med hak og huse midtskibs og agter, og det bliver enkeltskruet med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, soft nose og krydserhæk. Dimensionerne er: Længde 415 fod, bredde 58 fod og sidehøjde 38 fod 7 tommer. Dødvægt 8400 tons.

Skibet forsynes med fem lastrum, 21 bomme, plads til 12 passagerer, foruden besætningen og får en 7-cyl. B. & W. dieselmotor på 7100 IHK.

VERDENSSKIBSBYGNINGEN

Lloyds Register har nu udsendt sin oversigt over verdensskibbygningens status pr. 30. september 1949, af hvilken det fremgår, at der da var 1067 damp- og motorskibe på ialt 4.607.739 br. reg. tons under bygning mod 1070 skibe med ialt 4.446.070 br. reg. tons det foregående kvartalsskifte, altså en stigning på 161.669 br. reg. tons. I disse tal er der dog ikke medregnet skibe under bygning i Tyskland og Sovjetrusland.

Storbritannien og Nordirland tegnede sig for 392 skibe med ialt 2.095.217 br. reg. tons eller 45,47 pct. af det samlede antal nybygninger. 36,6 pct. af de i UK under bygning værende skibe bygges for udenlandsk regning, heraf 292.788 br. reg. tons til Norge, 102.893 br. reg. tons til Argentina og 32.222 br. reg. tons til Danmark.

U.S.A. har 50 skibe med ialt 625.281 br. reg. tons under bygning (13,57 pct. af det samlede nybygningstal), Frankrig 105 skibe med ialt 408.746 tons eller 8,87 pct., Holland 91 skibe med 311.759 tons eller 6,77 pct., Sverige 62 skibe med 254.705 tons eller 5,53 pct., Italien 46 skibe med 206.900 tons eller 4,49 pct., Japan 46 skibe med 137.760 tons eller 2,99 pct., Danmark 30 skibe med ialt 130.390 tons eller 2,83 pct., Spanien 79 skibe med 114.828 tons eller 2,49 pct. og Norge 65 skibe med 89.591 tons eller 1,94 pct.

Af de 1067 under bygning værende skibe var de 173 med ialt 1.908.167 br. reg. tons tankskibe. 49 med ialt 729.675 tons af disse var dampskibe og 124 med ialt 1.178.492 tons motorskibe. 87 af tankskibene med ialt 894.385 tons var under bygning i UK og 31 med ialt 528.312 tons i USA. Sverige bygger 19 motortankskibe med ialt 146.500 tons og Danmark 5 med ialt 51.750 tons.

Den under bygning værende tanktonnage pr. 30. september viser en stigning på 241.167 br. reg. tons sammenlignet med stillingen pr. 30. juni 1949, og udgør nu 41,4 pct. af de samlede nybygninger.

ÅRHUS HAVN

Århus havn har i henhold til en statistik udarbejdet på grundlag af oplysninger fra Århus toldvæsen i året 1948 haft en varebevægelse over havnens kajer på 1.163.574 tons, hvoraf indførslen androg 970.137 tons og udførslen 193.437 tons. I forhold til året 1947 viser den samlede ind- og udførsel en nedgang på 5,9 pct.

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på de oversøiske markeder er stadig utilfredsstillende. I transatlantisk fart medfører den nu snart 1 måned gamle minearbejderstrejke i U.S.A., at kulexporten helt er ophørt, og i betragtning af, hvad denne har betydet for dette marked i årene efter krigens afslutning, er det klart, at befragterne af de få andre transatlantiske laster, der kommer i markedet, kan få tonnager til særdeles lave rater. Korn fra St. Lawrence er sluttet for britisk regning til UK./Cont. til 7/9d. pr. qr., samme rate er betalt fra St. John eller Halifax for forskellige britiske både for indtil 6 consecutive rejser. Korn fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam er sluttet til \$4.25. For trælast fra Canada til UK. er betalt 167/6d. for props.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til 55/-, og en 8800 tonner accepterede Cuba/Havre og Casablanca til \$7.50. Fra Golfen er sluttet yderligere tonnager for fosfat til Continentet til så lav en rate som \$4.65, og for sulphur fra Golfen til UK. er betalt 35/6d.

Fra River Plate har efterspørgslen været noget mindre end i foregående uge, men der er dog sluttet en række både til lidt vigende rater. Raten lå i ugens begyndelse på 39/- (betalbar i belgiske francs) fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen, men raten ligger nu, da dette skrives, på 36/6d. basis Antwerpen med option af Bordeaux/Dunkirk Range til 37/6d.

Vestkysten af Sydamerika er heller ikke noget tilfredsstillende marked. Der har været lidt mere forretning, således bl. a. af salpeter fra Chile til Australien til 85/-, og fra Chile til Italien til 65/-. Sukker fra Buena Ventura til Antwerpen er sluttet til \$11 på berth terms.

Fra Nordpacific er sluttet tonnager for korn til 56/3d. til UK. Intercoastal lumber er sluttet til \$52.000 fio. for båd på 536.000 cbft. bale, og for Liberty båd er betalt \$81.500 fio. for lumber til Sydafrika.

Østens markeder er stadig sløjt repræsenterede. Scrap fra Japan til Northern Range er sluttet til \$6 fio., og for 4000 ts. copra fra Philippinerne til Colombia betales \$16 med fri lastning.

Fra Australien ventes der stadig på, at den nye kornhøst skal komme frem til afskibningshavnene. Sukker fra Queensland til UK. er sluttet til den lavere rate af 67/6d. for en prompt båd og 70/- for decbr. tonnager. En 475.000 cbft. båd sluttedes for uld fra Australien til Sortehavet til £23.000 lumpsum fio.

Kul fra Sydafrika er sluttet til Malmø til en ikke nævnt rate. Lourenco Marques/Genua betales med 40/- for prompt tonnager, medens decbr. både accepterede 35/-. Malm fra Lourenco Marques sluttedes til Northern Range til \$5. Salt fra Aden til Calcutta sluttedes til den lidt bedre rate af 23 rupees.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. London mæglere mener at kunne spore en kende bedre efterspørgsel, men raterne ligger på samme lave niveau som tidligere. Fra Sortehavet er sluttet yderligere tonnager for korn til UK. til 32/6d. med option af losning Cont. Antwerpen/Hamburg Range til 30/-.

I vore hjemlige farvande er det mest fremtrædende træk den betydeligt bedre efterspørgsel, der har gjort sig gældende den sidste tid, efter tonnager for kul og koks fra UK. ikke alene til Danmark, men til alle skandinaviske lande. For koks fra London til god dansk havn ligger raten på omkring 20/-, og kulraten fra ECCP. til god dansk havn ligger omkring 15/3d. à 15/6d. for mellemstor tonnager. Trælastraterne fra Østersøen er uden større ændringer. Malm fra Luleå til ECUK. er sluttet til 19/- med option af Vestkysten til 1/- mere. Fra Oxelsøund er raten 6d. mindre.

På timechartermarkedet er der sluttet ikke så få både, hovedsagelig for enkelte ture ud eller kortere rundture til uændrede rater.

EN REDNINGSDÅD

M.s. *Mary Jensen* tilhørende Nørresundby Tømmerhandel A/S og ført af kaptajn *Sonberg*, København, reddede natten mellem d. 21. og 22. ds. 14 mand fra det engelske dampskib *Cydonia*, der var blevet minesprængt i Cardiganbugten udfor Waleskysten. Andre 21 mand blev optaget af s.s. *St. Clears*. Redningsarbejdet var både vanskeligt og farligt. M.s. *Mary Jensen* er bygget i Italien i år og laster 800 ton d.w. Det er på rejse fra Færøerne til Lissabon med fisk.

75 ÅRS JUBILÆUM

I dag, fredag d. 28. oktober, kan det kendte skibsmæglerfirma *Caspar Andrea's Eftf.* i Nakskov fejre sit 75 års jubilæum, idet firmaets stifter, kaptajn Caspar Andrea d. 28. oktober 1874 fik kgl. bestalling som skibsmægler. Takket være sine gode forbindelser med både skippere og købmænd fik han hurtigt oparbejdet en glimrende forretning. I 1896 overdrog han den til sin svigersøn skibsmægler Harald E. Rasmussen, der videreførte den i Caspar Andreas ånd. I 1919 blev den unge skibsmægler Halfdan Rasmussen optaget som kompagnon, og denne overtog derpå virksomheden som eneindehaver efter Harald E. Rasmussens død i 1924. Skibsmægler konsul Halfdan Rasmussen har gennem sin indsats formået at gøre sit firma til en af provinsens største mæglervirksomheder og alligevel har han også fået stunder til at passe mange store tillidshverv i kommunalpolitikken, som næstformand for Foreningen af danske Provinshavne og mange andre poster.

DØDSFALD

Et af Norges store skibsfartsnavne, statsråd *Kristofer Didrik Lehmkuhl* er fornylig afgået ved døden, 94 år gammel. Statsråd Lehmkuhl, der var født i Bergen, var fra 1905—1907 medlem af statsminister Michelsens ministerium som chef for arbejdsdepartementet. Fra 1908 til 1936 var han administrerende direktør for Det Bergenske Dampskibsselskab. Et af de norske skoleskibe, *Statsråd Lehmkuhl*, er opkaldt efter ham.

M.S. OSLOFJORD

Den Norske Amerikaliniens nybygning, m.s. *Oslofjord* afholdt d. 18. oktober sin tekniske prøveetur, der forløb særdeles tilfredsstillende, men på tilbagevejen til Amsterdam tørnede skibet mod en bro og blev lettere beskadiget, men man venter dog, at den officielle prøveetur, hvor det skal overtages af rederiet, som bestemt kan finde sted d. 11. november. Skibet, der viste sig at være praktisk talt vibrationsfrit, opnåede en gennemsnitsfart på prøveturen på 21 knob. Det er tanken, at m.s. *Oslofjord*, inden jomfrurejsen til New York startes d. 26. november, skal aflægge et besøg i København.

ALFRED CHRISTENSENS EFTF. A/S

Repræsentationen for *the Goole Steam Shipping Co.* (British Railways), der gennem mange år har været varetaget af firmaet *Alfred Christensen*, er i disse dage overdraget til et nystiftet aktieselskab *Alfred Christensens Eftf.*, der har domicil i St.

Kongensgade 29, og hvis daglige ledelse forestås af fuldmægtig *Martin Jensen* fra det gamle firma.

Det nye selskab har en aktiekapital på 90.000 kr. Direktør, orlogskaptajn *T. S. Prip*, *Decca Navigator*, er formand for bestyrelsen, hvis øvrige medlemmer er papirhandler *Axel Christensen*, grosserer *Ejler Ruge*, højesteretssagfører, dr. juris *N. P. Madsen-Mygdal* og landsretssagførerne *Jac. Hald* og *Henn. Sally*.

»KØBENHAVN«S FORLIS

S tatsadvokaten i Aalborg har for nogle dage siden modtaget akterne fra den fornyede undersøgelse af redningsmateriellet på den forliste rutebåd *København* med besked om, at man fra Handelsministeriets side ikke vil tilskynde en tiltale mod Det Forenede Dampskibsselskab.

Sagen blev sendt til undersøgelse 1. august, og efter en grundig vurdering mener søfartskyndige i ministeriet ikke at finde grundlag for tiltale efter de beretninger om redningsmateriellets tilstand, som er fremkommet ved afhøring af godt 300 overlevende fra katastrofen. Den lange række politimæssige afhøringer var foranlediget af de møder, der i april måned blev holdt i Aalborg og København med deltagelse af overlevende og katastrofeofrenes pårørende, hvor en skarp kritik, især af redningsbælterne, kom til orde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt fra D.F.D.S.

D.F.D.S. har besluttet også i den kommende vintersæson at indsætte motorskibet *Vistula* i ruten mellem Frederikshavn og Oslo.

Ruten åbnes med afgang fra Frederikshavn lørdag den 4. februar, og i de følgende måneder — til og med afgang fra Oslo søndag d. 16. april — vil der være forbindelse 3 gange om ugen i hver retning, idet *Vistula* vil afgå fra Frederikshavn hver mandag, onsdag og lørdag kl. 17 og fra Oslo hver tirsdag, torsdag og søndag kl. 16.

Minesprængt

Det 400 br. reg. tons hollandske motorskib *Casana*, Rotterdam, ført af kaptajn *B. J. Rijkers*, minesprængtes d. 22. oktober i farvandet mellem Fyn og Samsø og sank i nærheden af Lillegrund. Besætningen, ni mand, reddede sig i et fartøj ind til Samsø. Skibet, der var på vej fra København til Odense med stykgods, befandt sig udenfor den minestregne rute.

Skibsregisteret

Grønlands styrelse, København, er ejer af nybygget m.s. *Tikerak* af København (OWAJ). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 506 og 255 tons.

Dampskibsselskabet *Pacific A/S*, København, er ejer af nybygget s.s. *Oslo* af København (OUZV). Brutto- og nettotonnage henholdsvis 3435 og 1884 tons.

Dampskibsselskabet *Bes A/S*, Frederiksberg. Den korresponderende reder. Tilrådt: Skibsreder *Christian Andersen*, Hellerup.

A/S Skandinavisk Bjergningsselskab, København. Under 9. september 1949 er selskabet trådt i likvidation. Likvidatorer er landsretssagfører *Jørgen Park*, København, og direktør *Peter Grube*, Gentofte.

Nettotonnagen for s.s. (isbryder) *Storebjørn* af København (OXST) er nu 506 tons.

Nettotonnagen for m.s. (tankskib) *Esso København* af København (OYDV) er nu 7148 tons.

PERSONALIA

D. S. B.

Ved kongelig resolution af 27. september 1949 er skibsfører under statsbanernes 4 a lønningsklasse *Jens Otto Bakke*, R. af D., København—Malmø-overfarten, efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension med udgangen af december måned 1949.

70 år

Den 30. oktober fylder tidl. fører i D/S »Norden«, kaptajn *S. Henriksen*, 70 år. Kaptajn *Henriksen* sejlede sidst som fører af s.s. *Nordlys* til han af helbredshensyn gik i land 1928. Kaptajn *Henriksen* er bosiddende i Marstal.

70 år

Tidl. fører i rederiet *Marius Nielsen*, kaptajn *S. P. Madsen*, fylder den 4. november 70 år. Kaptajn *Madsen* gik i land 1939 og er nu bosiddende i Nordby på Fanø.

60 år

Fører i D/S *Pacific*, kaptajn *Hans Petersen*, fyldte den 24. oktober 60 år. Kaptajn *Petersen* er fører af s.s. *Oslo*.

50 år

Den 29. oktober fylder fører i D.F.D.S., kaptajn *E. Østrup Olsen*, 50 år. Kaptajn *Østrup Olsen* er fører af s.s. *Rota*.

Positionsliste pr. 25. oktober 1949

Dania

Cyrl ank. Bordeaux 25.10. — *Danholm* afg. Singapore 24.10. til Bahrein. — *Danklint* ank. Gdynia 27.10. — *Danvig* afg. Philadelphia 21.10. til New York. — *Tovelil* forv. afg. Tørefoss 27.10. til Gävle.

Dannebrog

Aggersborg forv. afg. La Guaira 26.10. til Puerto Cabello. — *Brattingsborg* afg. Antwerpen 8.10. til Santos. — *Dansborg* afg. Nagasaki 13.10. til San Francisco. — *Ellensborg* afg. Gdynia 14.10. til Cardiff. — *Flynderborg* ank. Libreville 20.10., derefter til Haifa. — *Frederiksborg* afg. Casablanca 21.10. til Dublin. — *Lilleborg* ank. Steitin 20.10., derefter til Antwerpen. — *Nordborg* afg. Egedesminde 24.10. til Ivigtut. — *Skodsborg* afg. Grimsby 22.10. til Århus. — *Taarborg* afg. Gdynia 22.10. til Zonguldak. — *Uranienborg* afg. Guayabal 19.10. til Baltimore. — *Ørneborg* afg. Santander 22.10. til Lisbon.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensburg. — *Bornholm* ank. Port Gentil 8.10. — *Bretagne* afg. Vasiliko Bay 20.10. til Gibraltar, Hamborg. — *Grønland* afg. Emden 22.10. til Luleå. — *Holland* ank. Pointe Noire 23.10. — *Irania* afg. Port Said 18.10. til Abadan. — *Normandiet* afg. Colombo 21.10. til Durban. — *Skaane* ank. Kbhvn. 19.10. — *Slesvig* afg. Cape Town 19.10. til Haifa.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Trinidad 6.11. Derefter Aruba. Derfra til Kbhvn. eller Nyborg. — *Esso København* afg. Aruba 22.10. Forventes ank. Nyborg eller Kbhvn. 9.11. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 28.10. Derefter til Nyborg. — *Scandia* forv. ank. Curacao 26.10. Derfra til Kbhvn. eller Nyborg og Kalundborg.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Halden 27.10. — *Concordia* forv. afg. Gdynia 28.10. til Oslo. — *Dania* forv. afg. Gdansk 29.10. til Bergen. — *Hafnia* forv. afg. Frederikshavn 3.11. til Immingham. — *Scandia* forv. afg. Gdansk 28.10. til Oslo.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup forv. ank. Gdynia 28.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Trondheim 26.10. — *I. P. Suhr* afg. Kbhvn. 28.10. til Gdynia.

D. F. D. S.

Argentina ank. New Orleans 23.10. Derfra til Norfolk/New York. Laster til Oslo/Kbh./Gdynia. — *Arizona* ank. Bona 22.10. Derfra forv. 26.10. via Oran for oliefyldn. til Hamb. — *Arkansas* ank. Århus 23.10. Derfra forv. 25.10. til Ålborg. Derfra til Valencia for lastn. til Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Kbh. 23.10., herfra 27.10. til Århus/Hull. — *Bolivia* afg. New York 15.10. til Oslo/Kbh./Århus, ventes ankomme Oslo ca. 29.10. — *Brasilien* ank. Corpus Christi 20.10., derfra Houston/New Orleans/Panamacity for lastn. til Danmark. — *Brynhild* ank. Göteborg forv. 28.10., derfra til Kbh. Herfra ca. 4.11. til Antw./Danm. — *California* afg. Genua 20.10. til Famagusta for lastn. til Danm. Ventes ankomme Famagusta ca. 27.10. — *Colombia* ank. Köpmanholmen 23.10. Derfra til Husum og andre nord-svenske pladser samt Kbh. Laster til New York/Newark/Albany/Baltimore. — *Delaware* afg. Dunkirk 21.10. til Gibraltar, Malta, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir og Istanbul. Ventes til Gibraltar ca. 28.10. *Dronning Alexandrine* afg. Kbh. 25.10. til Thorsh./Reykjavik. — *Florida* afg. Antw. 24.10. til Dunkirk, Malta, Palermo, Piræus, Alexandria evl. Port Said, Beirut, Cypern, Izmir og Istanbul. — *Frigga* ank. London 19.10., derfra ca. 28.10. til Kbh. — *Garonne* ank. Antw. 24.10., derfra ca. 28.10. til Mfart/Åbenrå/Kbh. — *Georgia* ank. Rouen 21.10., derfra via Zeebrügge for bunkers til Casablanca. — *Halfdan* afg. Havre 23.10. til Antw., derfra ca. 25.10. til Hamb./Kbh. — *Harald* ank. Kolding 25.10., derfra ca. 25.10. til Odense/Randers/Ålborg. — *Hebe* ank. Kbh.

23.10., herfra 27.10. til Århus/Leith/Neastle. — *Hindsholm* ank. London 23.10., derfra ca. 25.10. til Newport/Swansea/Lpool-Kbh. — *Ivar* afg. Hamb 22.10. til Rdam. — *Katholm* afg. Lpool 25.10. til Kbh./Århus/Randers. — *Kentucky* afg. Århus 21.10. til London, derfra ca. 28.10. til Kbh. — *Knud* afg. Kolding 22.10. til London, derfra ca. 28.10. til Antw. Derfra ca. 4.11. til Danm. — *Lemnos* afg. Izmir 22.10. til Antw., Bremen, Hamb. Ventes til Antw. 3.11. — *Maine* ank. Lisbon 24.10., derfra forv. 25.10. til Leixoes, Antw., Hamb og Kbh. — *Margrethe* ank. Kbh. 24.10., herfra 26.10. til Nakskov/Ålborg/London. — *Marocco* ank. Kbh. 25.10., herfra 26.10. til Odense/Århus/London. — *Melos* afg. Tunis 24.10. til Barcelona, Marseille, Genoa, Livorno, Sicilien og Spanien. — *Nevada* ank. Hørnefors 23.10. Derfra til Husum/Svartvik/Iggesund. Laster til Portland/Boston/Albany/Philadelphia. — *Oregon* ank. Galveston 22.10., derfra til New Orleans/New York. Laster til Oslo/Kbh./Gdynia/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* ank. Buenos Aires 23.10. Derfra til Montevideo. — *Rhodos* ank. Kbh. 18.10., herfra forv. 27/28.10. til Antw. og Middelh. — *Rota* ank. Newcastle 25.10., herfra forv. 27.10. via Middlesbr. til Kbh. — *Samos* ank. Almeria 25.10. Derfra forv. 25/26.10. til Malaga og Kbh. — *Skjold* afg. Hamb. 25.10. til Antw., Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* ank. Runcorn 23.10. Derfra til Mchester, derfra ca. 29.10. til Kbh./Odense/Århus. — *Taarnholm* ank. Kbh. 22.10., herfra ca. 28.10. til Kolding, derfra ca. 29.10. til London/Mchester/Danm. — *Texas* afg. Saloniki 24.10. til Antw., Hamb og Kbh. Ventes til Antw. 4.11. — *Thyra* afg. Ålborg 24.10. til Esbjerg/Havre. — *Tomsk* afg. Havre 22.10. til Oporto, Lissabon, derfra ca. 1.11. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antw., Hamb, Kbh. — *Trondhjem* afg. London 24.10. til Kbh./Havre. — *Tula* ank. Kbh. 18.10. Fra Kbh. ca. 27.10. til Antw. Derfra ca. 4.11. til Kbh. — *Tunis* afg. Århus 22.10. til London. — *Uffe* afg. Antw. 24.10. til Rdam, derfra ca. 25.10. til Kbh./Århus. — *Uruguay* afg. Bahia 19.10. via St. Vincent for oliiefyldn. til Madeira/Huelva/Cadiz/Lisbon/Kbh. — *Venezuela* afg. Kbh. 24.10. til New York/Philadelphia/Gulfen/New York. — *Virginia* afg. Rivöfjorden 18.10. via Las Palmas og St. Vincent for oliiefyldn. til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

Helmdal

Axel Carl ank. Bombay 23.10. — *Hans P. Carl* ank. Madras 24.10. — *Martin Carl* afg. Southampton 26.10. — *Poul Carl* afg. Newcastle N.S.W. 21.10. til Noumea.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Ellesmere Port 26.10. til Århus. — *Jens Toft* ank. London 24.10. — *Karen Toft* forv. afg. Gdynia 27.10. til Bordeaux. — *Maria Toft* ank. Saffi 22.10.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. italiensk Somaliland 25.10., derefter Genoa. — *Anna Dan* pass. Kielerkanalen 22.10. p. v. t. Thomsen. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Venezuela 28.10. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 22.10. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ank. Valparaiso 24.10., sydg. — *Gladys Dan* ank. Jacksonville 20.10., nordg. — *Hedda Dan* forv. afg. Rouen 25.10. til Skotland. — *Indian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 28.10. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 25.10. p. v. t. Thomsen. — *Jutta Dan* ank. Julianehaab 22.10. — *Katja Dan* forv. afg. Calais 26.10. til Rotterdam. — *Kanma Dan* afg. Guayaquil 20.10., sydg. — *Laila Dan* afg. Talcahuano 19.10., nordg. — *Laura Dan* forv. afg. Bristol 26.10. til Cardiff, derefter Kotka. — *Lilian Dan* pass. Ushant 24.10. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Linda Dan* ank. Glasgow 23.10., derefter Toppila. — *Leena Dan* forv. afg. New York 28.10. til Chile. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 24.10. p. v. t. Kotka. — *Maria Dan* ank. Godthåb 20.10. — *Marna Dan* afg. Bahia 20.10., nordg. — *Ninna Dan* afg. Kotka 25.10. til Kemi og Toppila. — *Paula Dan* pass. Panamakanalen 24.10., sydg. — *Randa Dan* afg. Yxpila 24.10. til Tolkis. — *Selma Dan* forv. ank. Thomsen 25.10., derefter Kbhvn. — *Stina Dan* forv. afg. Mäntyluoto 26.10. til Rochester. — *Ulla Dan* forv. afg. Mäntyluoto 26.10. til Toppila.

Mototramp

Stensby ank. Fremantle 12.10., derefter Christmas Island. — *Tureby* forv. ank. Dublin 27.10., derefter Cork. — *Vedby* ank. Fremantle 20.10., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn ank. Baltimore 24.10. — *Astrid* forv. afg. Saffi

27.10. til Brevik. — *Birte* ank. Egedesminde 23.10. — *Chr. Sass* ank. Pepel 26.10. — *Clara* afg. Gdynia 25.10. til Södertälje. — *Stal* ank. Rouen 23.10.

Norden

Norden afg. Port Elisabeth 24.10. til Cape Town, Baltimore, New York. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* afg. Nakskov 26.10., forv. ank. Kbhvn. 27.10. — *Nordpol* ank. Matadi 23.10. — *Nordvest* forv. afg. Kbhvn. 26.10. til Göteborg, Oslo, Hamborg.

Orient

Astoria ank. Auckland 26.10. — *Westralia* pass. Ækvator 21.10. p. v. t. Baltimore.

Pacfic

London ank. New Orleans 18.10., derefter Venezuela. — *Oslo* ank. Zonguldak 24.10. — *Paris* afg. Södertälje 20.10. til Zonguldak.

Progress

Absalon ank. ant. 28.10. til Kbhvn. — *Elisabeth Nielsen* senk. ant. 28.10. til Zonguldak i Sortehavet. — *Ellen Nielsen* ank. 24.10. til Foldafos ved Trondheim. — *Fylla* ank. 21.10. til Gravelines. — *Henry Tegner* ank. 23.10. til Esbjerg. — *Karen* afg. ant. fra Pateniemi 31.10. — *Margrete* afg. 25.10. fra Great Yarmouth. — *Marianne* ventes til Korsør 25.10. — *Marx* ank. ant. 26.10. til Mäntyluoto. — *Polly* ank. Hamina 19.10. — *Rigmor* ank. 23.10. til Rouen. *Sophie* ank. 24.10. til Antwerp. — *Thyra* ventes til Ostende ca. 20.10. — *Hugo Nielsen* ank. til Trieste 17.10.

Torn

Herdis afg. Hongkong 10.10. til Tacoma. — *Olga S.* forv. afg. Helsingør 27.10. til Hamborg via København. — *Gerd* forv. afg. New York 28.10. til Cabedelo. — *Tekla* afg. Recife 24.10. til Victoria. — *Agnete* forv. afg. Buenos Aires 31.10. til Montevideo. — *Kirsten* afg. New York 19.10. til Lisbon. — *Gertrud* ank. Deseado 24.10., derefter Callao. — *Ragnhild* forv. afg. Antwerpen 29.10. til Esbjerg. — *Helvig* forv. afg. New York 27.10. til Boston. — *Thyra S.* afg. Piraeus 24.10. til Volo. — *Gyda* ank. Haifa 21.10. — *Anne* forv. afg. Neapel 25.10. til London. — *Hilde* forv. afg. Gdansk 25.10. til Nordfrankrig. — *Aslaug* ank. Thorshavn 18.10. — *Gudrun* afg. Raumo 21.10. til Amsterdam. — *Alice* afg. Oran 24.10. til Algier. — *Gunhild* forv. afg. Korsør 25.10. til Vejle.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Rotterdam 22.10. — *Otto Petersen* afg. Kbhvn. 23.10. til Toppila. — *P. N. Damm* ank. Velsen 22.10. — *Svend Pii* ank. Dundee 12.10.

Ø. K.

Annam ank. Brisbane 16.10., derefter Queensland. — *Asia* rep. Nakskov. — *Bintang* afg. Hongkong 19.10. til Yokohama. — *Danholm* afg. Singapore 24.10. til Bahrein. — *Erria* forv. afg. Los Angeles 26.10. til Panama Kanalen. — *Falstria* ank. Kbhvn. 17.10., forv. afg. 28.10. til New York. — *Fernmoor* afg. Bangkok 24.10. til Singapore og Port Swettenham. — *Fionia* afg. Aden 23.10. til Karachi og Bombay. — *India* pass. Wight 25.10. til Dublin og Antwerpen. — *Java* ank. København 23.10., derefter Østersø havne. — *Jutlandia* forv. afg. New York 28.10. til Khvn. — *Kambodia* afg. Nagoya til Ularu og Yokohama. — *Kina* ank. Sydney 16.10., derefter Cairns og Townsville. — *Korea* afg. Port Said 25.10. til Aden og Penang. — *Lalandia* forv. afg. Genoa 26.10. til Port Said og Colombo. — *Malacca* pass. Ushant 21.10. til St. Thomas og Panama. — *Malaya* forv. afg. Rotterdam 25.10. til Hamburg og Århus. — *Manchuria* forv. ank. Port Said 26.10., derefter Genoa. — *Meonia* ank. Saigon 24.10., derefter Bangkok. — *Mongolia* ank. Antwerpen 24.10., derefter Rotterdam og Hamburg. — *Morelia* ank. Davao 25.10., derefter Singapore og Penang. — *Nikobar* afg. Cebu 10.10. til San Francisco og Los Angeles. — *Nordkyn* forv. afg. Kbhvn. 28.10. til Gdynia. — *Nordvest* forv. afg. Kbhvn. 26.10. til Göteborg. — *Selandia* forv. afg. Colombo 25.10. til Aden og Port Said. — *Serampore* afg. Vancouver 13.10. til Østen. — *St. Croix* ank. Chittagong 20.8., derefter Calcutta. — *St. Jan* ank. Chittagong rhed 1.10. — *St. Thomas* afg. Bombay 22.10. til Colombo og Madras. — *Tahsis* ank. Los Angeles 19.10. — *Tantara* ank. Vancouver 11.10. — *Tranquebar* ank. Kbhvn. 16.10., derefter Ålborg.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiven af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marlusion«

Telefon Central 12057

SKULD

Siftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33

KØBENHAVN

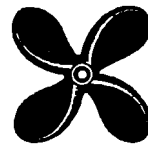
Tlf. 16.861

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S

Øresundsvej 141

København S

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

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 0 & 606

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 20. Oktober 1949.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
21.....	1790.	106.....	1769, 1770, 1772.
60.....	1789.	111.....	1767.
64.....	1789.	112.....	1766.
80.....	1790.	116.....	1764.
82.....	1790.	131.....	1761.
90.....	1790.	186.....	1792.
91.....	1775, 1785.	187.....	1792.
102.....	1767.	189.....	1754.
104.....	1767, 1769, 1770, 1772.		

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 186 (rute 38).

— - 187 (— 32).

Corrections to Nemedri (ending 1. October 1949).

Rettelsesblad Nr. 164 udgår.

I. Østersøen.

1754. Danmark. Bornholm W.-kyst. Nørre-Kaas. Oplysning om dybde i indsejlsrende.

Position. c. 55° 06',3 N. 14° 41',9 E.

Detaller. Dybden i indsejlingsrenden til Nørre-Kaas havn er efter foretaget oprensning normal, 2,0 m.

Kort Nr. 189.

Publikationer. Danske Lods III, side 288.

(Stads- og havneingeniøren, Ronne, 13. Oktober 1949.)

1755. (T). Sverige S.-kyst. Åhus havn. Oprensningsarbejder. Advarsel.

Tidspunkt. Oktober—December 1949.

Position. Åhus: c. 55° 56' N. 14° 20' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum foretages oprensningsarbejder i Åhus havnebassin. Det tilrådes da at udvise forsigtighed under passage af uddybningsmaskinen.

(U. f. s. Nr. 41/2312. Stockholm 1949.)

1756. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1673 1949 udgår.

Position. c. 60° 34' N. 18° 58' E.

Detaller. Grundkallen ordinære fyrskib er atter udlagt på station.

(U. f. s. Nr. 41/2368. Stockholm 1949.)

1757. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Brämön radiofyr. Klartvejsudsendelser midlertidigt indstillet.

Position. c. 62° 13' N. 17° 45' E.

Detaller. På grund af reparationsarbejder vil klartvejsudsendelserne fra Brämön radiofyr blive indstillet i tiden: 15. Oktober—30. November 1949. Yderligere meddelelse udsendes ikke.

(U. f. s. Nr. 41/2362. Stockholm 1949.)

1758. Finland. Finske Bugt. Hangö anduvning. Fyrbygninger ommalet.

Positioner. Lillklippingen västra fyr: c. 59° 49',9 N. 22° 52',3 E.

Lilla Tärnskar - : c. 59° 45',2 N. 22° 58',0 E.

Jussarö - : c. 59° 47',4 N. 23° 33',2 E.

Detaller. Lillklippingen västra, Lilla Tärnskar og Jussarö fyrbygninger er nu sortmalede.

(U. f. s. Nr. 28/653. Helsingfors 1949.)

1759. Finland. Finske Bugt. Lovisa anduvning. Boistö SE. Österhäll fyr ombygget.

Position. c. 60° 18',8 N. 26° 33',1 E.

Detaller. Österhäll fyr er ombygget på sin tidligere plads. Fyrlanterne på øverste kant af en trapezformet ledebåke; båkens øverste del er sort, den nederste del hvid. Flammens højde: 13,5 m. Fyrkarakter uforandret. Fyret lyser i pejlinger mellem 55° og 70° og er overet med Vinbergshäll fyr i pejling 62°,5.

(U. f. s. Nr. 28/652. Helsingfors 1949.)

1760. Polen. Darlowo (Rügenwalde). Tågesignal oprettet.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1805 1948.

Position. 54° 26' 37" N. 16° 22' 28" E., på E.-molens hoved.

Detaller. Et nyt tågesignal, der afgives med nautofon, er oprettet på ovennævnte plads.

Signalet er: 3 toner hver 30^s, tone 1^s, pause 1^s, tone 3^s, pause 1^s, tone 1^s, pause 23^s. (morsebogstavet R).

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 130/31. Gdynia 1949.)

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

1761. Danmark. Sundet. Lappegrund N. Oplysning om sømærkes plads.

Position. 56° 03' 52" N. 12° 36' 51" E.

Detaller. Lappegrund N. røde spidstønde med 1 opadvendt kost er udlagt på ovennævnte plads.

Kort Nr. 131.

(Fyrdirektoratet, 22. September 1949.)

1762. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Industrihavnen indsejlingsrende. Lystønde midlertidigt inddraget.*Position.* c. 55° 38' N. 13° 01' E.*Detaller.* Malmö Nr. 9 lystønde, ved indsejlingsrenden til Industrihavnen, er inddraget på grund af forestående oprensingsarbejder.

(U. f. s. Nr. 41/2330. Stockholm 1940.)

1763. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1604 1949.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.*Detaller.* Ved opmålingen den 12. Oktober 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 4,8 m i midten af renden (fyrlinien) og 3,8 m i W.-siden af renden.Med lodhjælp vil skibe med dybgående af indtil 5 $\frac{1}{2}$ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand.

(Grønsund lodseri, 12. Oktober 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1764. Danmark. Kattegat. Isefjord. Orø NW. Oplysning om sømærkes plads.***Position.* 55° 47' 23" N. 11° 46' 04" E.*Detaller.* Orø NW. hvide stumptønde med 3 nedadvendte koste er udlagt på ovennævnte plads.*Kort* Nr. 116.

(Fyrdirektoratet, 22. September 1949.)

1765. Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Orø vestre Løb. Løserup fyr ommalet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1699 1949.*Position.* 55° 46' (47") N. 11° 44' (51") E.*Detaller.* Løserup fyrbygning er malet rød.*Publikationer.* Danske Lods II, side 161. Fyrfort. Nr. 295 A.

(Stads- og havneingeniøren, Holbæk, 15. Oktober 1949.)

1766. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Skadegrund E. Oplysning om sømærkes plads.*Position.* 56° 05' 36" N. 10° 37' 06" E.*Detaller.* Skadegrund E. røde spidstønde med 2 opadvendte koste er udlagt på ovennævnte plads.*Kort* Nr. 112.

(Fyrdirektoratet, 22. September 1949.)

1767. Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om sømærkers plads.*Positioner.* 1. 56° 36' 46" N. 10° 24' 25" E.

2. 56° 36' 41" N. 10° 24' 01" E.

3. 56° 36' 37" N. 10° 24' 02" E.

Detaller. 1. Randers Fjord klokkestøndes vintersømærke: Rød- og hvidstribet spidstønde med 1 ballon, er udlagt i 7,7 m vand på ovennævnte plads 1, c. 50 m N. for Udbyhøj fyrlinie.

2. Udbyhøj røde stage med 2 opadvendte koste er udlagt i 7,5 m vand på ovennævnte plads 2.

3. Udbyhøj hvide stage med 2 halmviske er udlagt i 7,2 m vand på ovennævnte plads 3.

Kort Nr. 111, 104 og 102.*Publikationer.* Danske Lods II, side 133. Fyrfort. Nr. 242. Søm.fort. side 41, Nr. 8, 9 og 11.

(Inspektionsskibet Løvenørn, 13. August 1949.)

1768. Danmark. Kattegat. Rute 38. Hals Barre fyr SE. Undervandshindringer forgæves eftersøgt.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/1010 1947 og 39/1609 1949 udgår.

Position. 56° 51' (00") N. 10° 35' (30") E., c. ¼ sm W. for pkt. 1 i rute 38.

Detaller. De i ovennævnte, tidligere E. f. S. omhandlede undervandshindringer i nærheden af punkt 1 i rute 38 har forgæves været eftersøgt. Det må antages, at det i begge tilfælde har drejet sig om drivende genstande.

(Fyrdirektoratet, 15. Oktober 1949.)

1769. Danmark. Kattegat. Limfjorden indløb N. Oplysning om telefonbåkes plads.

Position. 56° 59' 24" N. 10° 20' 12" E.

Detaller. Telefonkabelbåken med nedadvendt, afstumpet trekant på toppen, N. for indløbet til Limfjorden, står på ovennævnte plads.

Kort Nr. 106 og 104.

(Fyrdirektoratet, 21. September 1949.)

1770. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre. Oplysning om sømærkes plads.

Position. 56° 58' 06" N. 10° 21' 18" E.

Detaller. Hals hvide stage med 3 nedadvendte koste, ved S.-siden af løbet over Hals Barre, er udlagt på ovennævnte plads.

Kort Nr. 106 og 104.

(Fyrdirektoratet, 22. September 1949.)

1771. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre. Radarpæl forsøgmæssigt anbragt.

Position. 56° 58' 19" N. 10° 20' 55" E.

Detaller. En radarpæl er forsøgmæssigt opsat på ovennævnte plads N. for sejløbet over Hals Barre. Dybden på stedet er 1 m.

(Fyrdirektoratet, 11. Oktober 1949.)

1772. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals Barre—Hals. Nordmands Hage. Oplysning om sømærkes plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1614 1949.

Rettet position. 56° 58' 56" N. 10° 19' 41" E.

Detaller. Den i E. f. S. Nr. 39/1614 1949, punkt 2, nævnte røde stage med 1 opadvendt kost er udlagt i 8,0 m vand på ovennævnte, beregnede plads.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 94 og 127. Søm.fort. side 29, Nr. 18 A.

(Fyrdirektoratet, 21. September 1949.)

1773. Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Motorredningsbåd atter på station.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1458 1949 udgår.

Position. Tyborøn: c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

Detaller. Motorredningsbåden i Tyborøn havn er efter endt eftersyn atter på station.

(Redningsvæsenet, 17. Oktober 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1774. Danmark. Vejrs—Blaavandshuk. Skydeøvelser. Spærret farvand.**

Tidspunkt. 20.—22. og 24.—29. Oktober 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Positioner. Vejrs: c. 55° 37',8 N. 8° 07',5 E.

Blaavandshuk: c. 55° 33',5 N. 8° 05',1 E.

Detaller. I anledning af afholdelse af skydeøvelser afspærres i ovennævnte tidsrum farvandet mellem Vejrs og Blaavandshuk fra kysten og indtil en afstand af 3,8 sm fra denne. Sikkerhedshøjde: 2400 m.

(Marinestationen, Esbjerg, 10. Oktober 1949.)

1775. Holland. Eierland. Fyr ødelagt.*Position.* c. 53° 11',2 N. 4° 51',1 E.*Detaller.* Eierland fyr på ovennævnte plads er ødelagt.*Kort* Nr. 91.

(Korvetten Thetis, 12. Oktober 1949.)

1776. Holland. Hoek van Holland. Oplysning om Radiofyr.*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1658 1949.*Position.* c. 51° 58',9 N. 4° 06',7 E.*Detaller.* Radiofyret ved Hoek van Holland har påbegyndt udsendelser, som anført i ovennævnte tidligere E. f. S.

(B. a. Z. Nr. 263/3702. 's-Gravenhage 1949.)

1777. Holland. Hoek van Holland W. Oplysning om vragefmærkning.*Position.* 51° 59' 05" N. 4° 01' 57" E., c. 0,75 sm S. for NRW. lys- og fløjtetønde.*Detaller.* En grønmalet vragestønde (spidstønde), der er mærket *Wrak* og *ZH*, er udlagt på ovennævnte plads.

(B. a. Z. Nr. 265/3732. 's-Gravenhage 1949.)

1778. Holland. Goeree fyrskib genudlagt. Lys- og fløjtetønde inddraget. Positionstønde udlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1356 1949 udgår.*Position.* c. 51° 52',5 N. 3° 38',8 E.*Detaller.* 1. Goeree fyrskib er atter udlagt på station.
2. Den midlertidigt udlagte lys- og fløjtetønde er inddraget.
3. Den hvide positionstønde er atter udlagt c. 500 m SW. t. S. for fyrskibet.

(B. a. Z. Nr. 266/3757. 's-Gravenhage 1949.)

1779. Frankrig N.-kyst. Dunkerque anduvning. Vrag.*Position.* 51° 03' 45" N. 2° 12' 45" E.*Detaller.* På ovennævnte plads findes et vrag, der rager op over vandet.

(N. t. M. Nr. 2110. London 1949.)

1780. England E.-kyst. North Foreland W. Oplysning om dybde over vrag. Vraglystønde inddraget.*Position.* c. 51° 22' 05" N. 1° 31' 00" E.*Detaller.* Dybden over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 3,4 m til 7,0 m. Vraglystønden, der var udlagt tæt SE. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2113. London 1949.)

1781. England E.-kyst. Thomsen indløb. Great Nore Tower W. Oplysninger om vrag. Vraglystønde inddraget.*Position.* 51° 29' 08" N. 0° 51' 06" E.*Detaller.* 1. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrag er forøget til 10,4 m. Vraglystønden, der var udlagt tæt NW. for vraget, er inddraget.
2. Vraget, der var vist tæt SW. for det i punkt 1 nævnte vrag, skal udtages af kortet.

(N. t. M. Nr. 2091. London 1949.)

1782. England E.-kyst. Thomsen indløb. West Swin og Barrow Deep. Afmærkning flyttes.*Tidspunkt.* c. 27. Oktober 1949, uden yderligere meddelelse.*Positioner.* a) West Barrow båke: c. 51° 34' 05" N. 1° 05' 25" E.

b) SE.-lige båke, målt mil: c. 51° 31' 20" N. 0° 54' 30" E.

Detaller. 1. W. Barrow lys- og klokkestønde er flyttet 0,3 sm mod SW. og ligger nu 3,5 sm 229° fra position a).
2. East Oaze lystønde er flyttet 0,3 sm mod NE. og ligger nu 3,6 sm 107° fra position b).

(N. t. M. Nr. 2142. London 1949.)

1783. England E.-kyst. Themsen indløb. Barrow Sand. Knoek Deep. Oplysninger om vrage.

1. *Position.* c. 51° 36' 50" N. 1° 10' 30" E.

Detaller. Vraget på ovennævnte plads er bortsprængt.

2. *Position.* 51° 32' 30" N. 1° 26' 48" E.

Detaller. Dybden over vraget, der er sunket på ovennævnte plads, er forøget fra 12,2 m til 13,7 m. Vraget var tidligere angivet at ligge tæt N. for den nu opgivne plads.

(N. t. M. Nr. 2090. London 1949.)

1784. England E.-kyst. Themsen indløb. East Barrow N. Oplysning om grunde.

Position. East Barrow båke: c. 51° 38' 15" N. 1° 12' 55" E.

Detaller. I følgende afstande og retninger fra East Barrow båke er fundet vedføjede dybder:

a) 4,00 sm 41°: 5,5 m.

b) 4,25 sm 44°: 5,5 m.

c) 3,87 sm 42°: 5,8 m.

d) 4,45 sm 45°: 7,3 m.

(N. t. M. Nr. 2141. London 1949.)

1785. England E.-kyst. Humber floden. Oplysning om vrage.

Position. 53° 35' 09" N. 0° 05' 37" E.

Detaller. a) Et vrage, over hvilket mindste dybde er 7,9 m, ligger sunket på ovennævnte plads.

b) Vraget, der var sunket tæt SE. for ovennævnte vrage, findes ikke mere. Lystonden, der var udlagt 0,1 sm SW. for vraget, er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2133. London 1949.)

1786. England E.-kyst. Hartlepool anduvning. Tønde ombyttet med lystønde.

Position. c. 54° 41' 20" N. 1° 10' 40" W.

Detaller. (1) tønde, der var udlagt på ovennævnte plads, er ombyttet med (1) sortmalede lystønde (spidstønde), der viser hvidt et-blink hver 6^s.

(N. t. M. Nr. 2098. London 1949.)

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

1787. Irland S.-kyst. Cork anduvning. Tønde ombyttet med lystønde.

Position. St. Michael's kirke, Blackrock: c. 51° 53' 40" N. 8° 25' 10" W.

Detaller. (R. 10) tønde, der var udlagt c. 0,53 sm 309° fra ovennævnte kirke, er ombyttet med (R. 10) rødmalede lystønde (stumtønde), der viser rødt et-blink hver 2½^s.

(N. t. M. Nr. 2100. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1788. Island W.-kyst. Faxaflói. Skerjalfjördur. Ledebåker ommalet.

Position. Bessastadanes bagbåke: 64° 06' (48") N. 21° 58' (26") W.

Detaller. Bessastadanes ledebåker (bagbåken på Bessastadanes, forbåken på Eyri) er malet lysegule.

(T. t. s. Nr. 9/23. Reykjavik 1949.)

1789. Island N.-kyst. Hunafloi. Selsker fyr NNE. Oplysning om grunde.*Position.* Selsker fyr: 66° 07' 28" N. 21° 31' 14" W.*Detaller.* 1. En grund med 5,6 m dybde er fundet 3,3 sm 19½° fra Selsker fyr.

2. En grund med 9,5 m vanddybde er fundet på c. 66° 14',2 N. 21° 31',1 W.

Kort Nr. 64 og 60.

(T. t. s. Nr. 9/22. Reykjavik 1949.)

1790. Færøerne. Myggenæs fyr elektrificeret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1174 1949.*Position.* 62° 05' (50") N. 7° 40' (15") W.*Detaller.* Myggenæs fyr er omdannet til elektrisk drift. Fyrets lysevne er forøget frac. 22 sm til c. 23,5 sm. Fyret viser nu hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 20^s, blink 0,2^s, mørke 3,8^s, blink 0,2^s, mørke 3,8^s, blink 0,2^s, mørke 11,8^s. I øvrigt er fyret uforandret.*Kort* Nr. 82, 80, 90 og 21.*Publikationer.* Færøske Lods, side 56. Fyrfort. Nr. 911.

(Marineministeriet, 17. Oktober 1949.)

1791. Færøerne. Myggenæs radiofyr atter i virksomhed.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1141 1949 udgår.*Position.* 62° 05' (50") N. 7° 40' (15") W.

(Marineministeriet, 17. Oktober 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

*Korts eller
bogs Nr.**England:*

N

Admiralty Tide Tables, 1950, European Waters.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1792. Danmark. Gedser fyr S. t. E. Rute 1. Lys- og fløjtetønde forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1626 1949.*Position.* c. 54° 24',9 N. 12° 01',8 E.*Detaller.* Lys- og fløjtetønden i rute 1, punkt 8, er forandret til at vise hvidt gruppe-blink, to-blink hver 10^s.*Kort* Nr. 186 og 187.

(Marineministeriet, 16. Oktober 1949.)

1793. Polen. Swinemünde W. rute. Spirtønder angives at være inddraget.*Positioner.* 4 c spirtønde: c. 54° 28',8 N. 13° 49',4 E.

4 c — : c. 54° 23',2 N. 13° 55',0 E.

Detaller. 4 c og 4 c rød- og hvidternede spirtønder på ovennævnte pladser i *Swinemünde*

W. rute skal efter en skibsrapport være inddraget.

(N. f. S. Nr. 40/2809. Hamburg 1949.)

1794. Belgien. Nordsøen. N.F. rute. Lystønde ombyttet med lys- og klokketønde.*Position.* 51° 22' 00" N. 2° 42' 30" E.*Detaller.* N.F. 7 lystønde, på ovennævnte plads, er ombyttet med N.F. 7 lys- og klokke-

tønde.

(A. a. N. Nr. 304. Bruxelles 1949.)

Tillæg.

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

1795. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Søndre Løb. Afmærkning forandres.
Positioner. Søndre-Stenkar, E.-ligste hvide stage med halmvisk: $54^{\circ} 57'$ ($51''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($18''$) E.

Færø N. hvide stage med halmvisk: $54^{\circ} 57'$ ($49''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($36''$) E.

Detaller. 1. Søndre-Stenkar E.-ligste hvide stage med 1 halmvisk på ovennævnte plads vil blive flyttet 120 m i E.-lig retning.

2. Færø N. hvide stage med 1 halmvisk vil blive inddraget.

Publikationer. Danske Lods III, side 231. Søm.fort. side 89, Nr. 18 og 25.

(Marineministeriet, 17. Oktober 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 40, dated 1st October, 1949.

(Last Corrections : Weekly Edition No. 39, dated 24th September, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1552	10	DUTCH COASTAL Route. <i>Delete</i> " 5 cables 354° from IM 6, R. Conical (Fl. 20 sec.)," and <i>substitute</i> : UNMARKED.
1553	11	HUMBER—ELBE Route. P 7 Buoy. <i>Amend</i> colour of buoy to read :— R.W.V.S.
1554	16	CUXHAVEN Approach. (i) <i>Delete</i> asterisk at JE 17 Buoy. (ii) <i>Delete</i> Note on pilotage and <i>substitute</i> :— Note.—Pilots are to be embarked in approximate position 54° 00' 00" N., 8° 09' 00" E., about 1 mile westward of ELBE I Light-vessel.
1555	20	OSTEND N.W. Approach OD 4 Buoy. <i>Delete</i> " R. Can' and <i>substitute</i> :— B.W.V.S. Can, Cross topmark.

VOLUME II.

NIL.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 318.

Rute 38.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	Ved pkt. 1.	Før vrag <i>Hartmut</i> tilføjes ny undervandshindring således: Ved pkt. 1. — $56^{\circ} 51',0$ — $10^{\circ} 35',5$ — Undervandshindr. — Ikke afm. — 0,1 sm - W.

Rettelser

til

rutemeddelelse Nr. 272.

Rute 32.

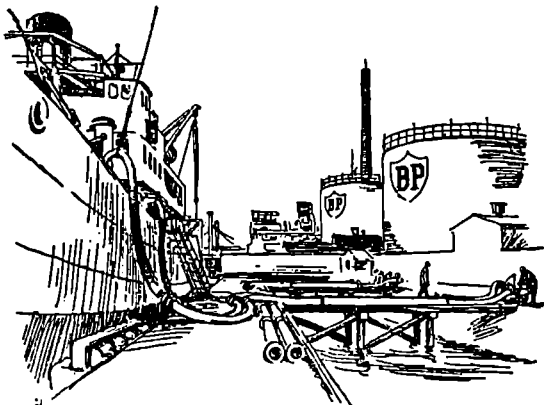
Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I		Rutens bredde mellem pkt. 10—21 rettes til: „Pkt. 10 — Drogden fyr: 1000 m (dog ikke inden for 10 m kurverne). Drogden fyr — Nordre-Røse fyr: 400 m på hver side af rendens midterlinie. Nordre-Røse fyr — pkt. 21: 1000 m (dog ikke inden for 10 m kurverne).“
2	I	12—13	Nyt punkt tilføjes således: „12 a—55° 33',8—12° 42',5—Lystd. —r.—12 a—Hvidt lys med en-fmk. hver 3 s.“
3	II	1—2	Vrag <i>Margareta</i> . Dybde o. vg. rettes til: „9,6 m“. Vragafmærkningen udgår.
3	II	1—2	Vrag <i>Poul Carl</i> . Dybde o. vg. rettes til „13,1 m.“
3	II	1—2	Vrag <i>Julius Madsen</i> . Dybde o. vg. rettes til: „14 m“. Vragafmærkningen udgår.
3	II	3—4	Vrag <i>Maria</i> . „m. o. v.“ rettes til: Dybde o. vg. 1,8 m.
3	II	7—8	Vrag <i>Marianne</i> . Dybde o. vg. rettes til 10,5 m. Vragafmærkningen udgår.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



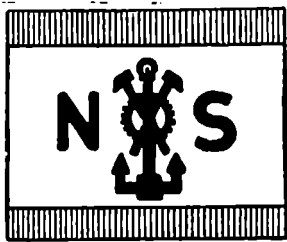
*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316



TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13770-15770
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
—MOTORER**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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. 490

NAKSKO

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIBSTEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 400 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDER

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17
Telegr. Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON NO. 4.801 TLGR. ADR. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr. Adr.
»Hude«
Svendborg

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« Mariager

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

FRA UGE TIL UGE

SØMANDSMISSIONEN

Dansk Sømandsmission i fremmede havne afholder sin årlige bazar tirsdag d. 8. november som sædvanlig på Hotel d'Angleterre. Komiteen håber inderligt, at bazaren, hvis protektrice også i år er hds. majestæt dronning Alexandrine, må nå samme smukke resultat som de foregående år, hvor indtægterne har ligget omkring 25—30.000 kr. Der er jo god brug for alle disse mange penge til Sømandsmissionens store arbejde for de danske sømænd.

De, der tidligere har støttet Sømandsmissionen, må derfor indstændigt opfordres til at opretholde og helst øge deres støtte, og forhåbentlig vil nye kredse af befolkningen komme i tanker om, hvad de skylder sømandsstanden. Et bidrag til et hyggeligt hjem under skibets ophold i fremmed havn er et beskedent, men for de fleste overkommeligt afdrag på denne gæld.

KØBENHAVNS HAVN

Havnedirektør Mogens Blach forelagde i Københavns havnebestyrelses møde d. 28. oktober budgetforslaget for 1950, og udtalte indledningsvis, at den seneste tids verdensøkonomiske foreteelser gjorde det vanskeligt at lægge et budget, men på basis af indhentede oplysninger fra importører m. m. kunne man dog regne med en uforandret godsomsætning over havnen i det kommende år. Det fremlagte driftsbudget regner med indtægter på 10.764.900 kr. og udgifter på 10.007.300 kr. således at der skulle fremkomme et overskud på 757.600 kr.

— Jeg havde håbet, udtalte havnedirektøren, at vi nu, fem år efter krigen, kunne komme op på førkrigsomsætningen med en til befolkningstilvæksten svarende stigning, men jeg må erkende, at vore forventninger om en forøgelse af transit og reeksport ikke er blevet opfyldt. De valutariske og handelsmæssige restriktioner, som vi havde håbet var et overgangsfænomen, lægger sig stadig hindrende i vejen for en fremgang på dette punkt.

Driftskalkulen for 1949 viser et overskud på 674.000 kr. eller næsten som budgetteret, idet der beregnes en merudgift på 184.000 kr. stammende fra de stigende lønudgifter og en merindtægt på 189.000 kr., væsentlig hidrørende fra lejeindtægter og vareafgifter.

Der regnes i år med en besejling på ca. 7,2 mill. netto registertons og en godsomsætning på ca. 6 mill. tons, svarende til henholdsvis 89 og 97 pct. af trafikken i 1938.

Da det er umuligt i øjeblikket at vurdere devalueringens indflydelse på landets økonomi, er det nye budget udarbejdet på grundlag af trafikken i år og takst- og omkostningsniveauet pr. 1. oktober i år.

Kapitalbudgettet forudsætter optagelse af et lån på 9 mill. kr. til finansiering af allerede bevilgede kapitalarbejder. Det lån på 6 mill. kr. der var påregnet optaget i år var ikke blevet optaget da materialesituationen havde stillet sig hindrende i vejen for igangsættelsen af flere af de planlagte arbejder.

Efter forslag af borgmester Sundbo blev budgetforslaget henvist til budgetudvalget. Til medlem af dette i stedet for afdøde direktør Adler Svanholm valgtes grosserer Rudolph Schmidt. De øvrige med-

lemmer — direktør Kørbing, ingeniør C. A. Møller, direktør Stensballe og borgmester Sundbo — genvalgtes.

M.S. »LEXA MÆRSK«

Den 1. november afholdtes prøvetur fra Bartram & Sons' værft i Sunderland med m.s. *Lexa Mærsk*, bygget til de A. P. Møllerske rederier: A/S D/S Svendborg og D/S af 1912 A/S.

Skibet blev bestilt i august 1946 for levering i januar 1949 og bliver således leveret med ca. 10 måneders forsinkelse.

Skibet er bygget som åben shelterdækker til Lloyd's højeste klasse med følgende hoveddata:

Længde over alt 459' 8", længde mellem p.p. 430' 0", bredde 58' 6 $\frac{1}{2}$ ", dybde til øverste dæk 38' 2", dybde til andet dæk 29' 6", brutto register tonnage ca. 5.720 tons, dødvægt 8.825 tons, dybgang 26' 2 $\frac{3}{4}$ ".

Skibet har 5 lastrum med en kapacitet af 545.000 cbft. Grain svarende til 506.500 cbft. Bales. Der er indbygget Strong-Room, rum for silkelast, ca. 9000 cbft. kølelast, og et antal dybtanke indrettet til transport af vegetabiliske olier og melasse. Hele dobbelbunden kan tage diesellole eller vandballast.

Lastrummene betjenes af 14 stk. 3 ts., 1 stk. 2 ts. og 3 stk. 7 ts. spil. Skibet er udstyret med 12 stk. 5 ts., 6 stk. 3 ts., 1 stk. 15 ts. og 1 stk. 35 ts. bom.

Der findes aptering for 12 passagerer.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, Sperry gyro kompas m. m.

Hovedmaskinen er af Doxford type bygget hos The North Eastern Marine & Engineering Co. (1938) Ltd., Wallsend-on-Tyne, med 5 cylindre, cylinderdiameter 670 mm, slaglængde 2320 mm, normal ydeevne 6800 IHK, 5500 EHK ved 115 omdr./min.

Skibets fører bliver kaptajn Svend Andreasen med K. J. Jensen som maskinchef.

S.S. VALBORG NIELSEN

Den 25. oktober afleverede William Gray & Co., Ltd., West-Hartlepool, s.s. *Valborg Nielsen* til dampskibsselskabet Progress efter en vellykket prøvetur. Skibet, der er på ca. 3400 tons d.w. ved et dybtgående 19' 1", har følgende hoveddimensioner: Længde mellem pp 307' 0", bredde 45' 9", dybde til øverste dæk 20' 3".

Der er 4 lastrum og 4 luger, der hver betjenes af 2—5-tons bombe, idet nr. 2-lugen tillige er forsynet med en 15-tons bom. Navigationsudstyret omfatter bl. a. gyrokompas og Radar.

Hovedmaskineriet består af en tregangsdampmaskine, der får damp fra to oliefyrede kedler. Farten er 12 knob.

M.S. ILE DE LA RÉUNION

For det franske rederi »Nouvelle Cie Havraise Péninsulaire de Navigation« søsattes forleden dag på Odense stålskibsværft et nyt fragt- og passagerskib, der fik navnet *Ile de la Réunion*. Skibet, der skal kunne medføre 25 passagerer, er på 8700 tons d.w. Hovedmaskineriet skal bestå af en ca. 6400 IHK 8 cyl. B. & W. dieselmotor. Afleveringen ventes at ske i begyndelsen af 1950.

M.S. TASC0

Fra Burmeister & Wain var der d. 28. oktober prøvetur med det nybyggede motorskib *Tasco*. Skibet er bygget til rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, hvortil B. & W. i årenes løb har leveret adskillige skibe, sidst motorskibet *Topcka*, der blev afleveret i juli i år. *Tasco* laster 7550 tons og er bygget som åben shelterdækker. På lastet prøvetur var farten 15 $\frac{1}{2}$ knob.

Skibet har 6 lastluger. I last nr. 1 er indbygget et mellemdæk, i last nr. 3 er indrettet lastkølerum og i last nr. 5 er tre vingetanke indbygget i højde med tunnellen.

Tasco er udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter, radio og radiopejler, gyrokompass og radaranlæg af Sperry's fabrikat, SAL-log samt ekkolod. Redningsmidlerne består af 4 stk. 24' redningsbåde med patentdæcker.

Apteringen for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret.

Hovedmotoren, som er bygget med svejste stålkonstruktioner, er en 7-cylindret, 2-takts, krydshovedmotor med 740 mm cylinderdiameter og 1400 mm slaglængde, der yder 6400 IHK, svarende til 5200 EHK ved 105 omdrejninger pr. minut ved normal fart i søen.

Skibet kan medføre 12 passagerer.

50 ÅR

Tirsdag d. 1. november fyldte den administrerende direktør for A/S Thomas Ths. Sabroe, Aarhus, direktør, civilingeniør Axel Gruhn, 50 år.

Kort efter at have taget afgangseksamen fra Den polytekniske Læreanstalt i 1924, knyttedes Axel Gruhn til firmaet Christiani & Nielsen, for hvem han i en halv snes år arbejdede i Hamborg, Rio de Janeiro og Tyrkiet. I 1934 ansattes Gruhn som merkantil ingeniør hos A/S Thomas Ths. Sabroe i Aarhus — og i 1937 blev han selskabets administrerende direktør.

Det industrielle organisationsliv har gennem årene lagt megen beslag på direktør Gruhns store arbejdskraft og indsigt. I 1945 blev han således medlem af repræsentantskabet for Industriforeningen i København og af Industrirådet, og i 1942 valgtes han til formand for Aarhus Industriforening, ved hvis start han havde ydet en meget værdifuld bidrag.

40 ÅRS JUBILÆUM

Tirsdag d. 1. november kunne navigationsskolebestyrer E. K. Strubberg, Københavns Navigationsskole, fejre sit 40 års jubilæum som navigationsslærer. Navigationsskolebestyrer Strubberg blev efter at have taget sine eksaminer i 1906—07 understyrmand i Georg Stage en sommer, for derpå at søge over i DFDS først som aspirant og senere som 2. styrmand, men gik allerede i 1909 efter at have gjort tjeneste som reserveløjtnant i flåden i land for godt og blev navigationsslærer på Københavns Navigationsskole, hvor han i 1941 blev bestyrer.

LODSLOVENS REVISION

Dansk Lodsforenings bestyrelse har tilstillet Marineministeriet en anmodning om at nedsætte et nyt lodslovudvalg til genoptagelse af revision af lodsloven. Det foreslås heri, at dette udvalg får vicepræsidenten for Sø- og Handelsretten som formand, Lodsdirektoratet repræsenteret af lodsdirektøren, Marineministeriet af chefen for admiralitetskontoret, og Handelsministeriet af chefen for søfartskontoret. Endvidere foreslås, at Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening og Skibsførerforeningen får hver en repræsentant. Lodslerne foreslås repræsenteret af 4 repræsentanter for følgende kategorier: Københavns Lodseri,

Farvandslodserierne, Lokallodslerierne med flere lodser og Lokallodslerierne med kun en lods.

Lodsforeningen har nu modtaget svar fra Marineministeriet, der tiltræder forslaget, således at lodsrepræsentationen udvides, så at den — foruden en repræsentant for lodsforeningen — kommer til at bestå af tre lodser repræsenterende hver sin gruppe af de forskellige lodserier, for hvilke den af Lodsdirektoratet foreslåede gruppeinddeling efter bruttoindtægt pr. lods tiltrædes.

Ministeriet anmoder Lodsdirektoratet om at lade hver gruppes lodserier vælge en repræsentant og en stedfortræder blandt de ved gruppernes lodserier tjenstgørende lodser, idet man dog bemærker, at Københavns Lodseri tillige agtes repræsenteret ved lods-kaptajnen i spørgsmål, der specielt angår dette lodseri. Endvidere anmoder Lodsdirektoratet om at lade hjælpelodserne vælge en repræsentant med en stedfortræder til eventuel deltagelse i møderne.

Denne imødekommenhed, som man har udvist ved at efterkomme lodsernes ønsker, hilses med tilfredshed i lodsernes kreds, og man håber, at denne imødekommenhed må bringe de forventede resultater.

LLOYD'S REGISTER

Lloyd's Register of Shipping meddeler, at *Sir Philip D'Ambrumenil* på grund af overvældende arbejde ikke har set sig i stand til at modtage genvalg som Deputy-Chairman og Treasurer og at *Mr. A. E. M. Gale* derefter er valgt til disse poster.

Mr. Gale har været Lloyd's assurandør siden 1922 og var medlem af komiteen for denne korporation fra 1938—1940. I 1938 og 1947 blev han valgt til medlem af komiteerne for henholdsvis Salvage Association og Lloyd's Register.

Under krigen tjente han i »The Coldstream Guards« og opnåede rang af Lieutenant-Colonel. Han er vice chairman for Lloyd's afdeling af The British Legion.

Til medlem af komiteen for Lloyd's Register er endvidere blevet valgt *sir F. Vernon Thomson*, Bart. C.B.E., der er chairman og administrerende direktør for Union-Castle Line.

PANAMASKIBENE

Der synes nu at være udsigt til, at ILO, Det internationale Arbejdsbureau, vil gribe ind i spørgsmålet om panamaskibene, idet bureauets generaldirektør, *David A. Morse*, ved sin ankomst til København forleden dag, indbudt af regeringen, Dansk Arbejdsgiverforening og De samvirkende Fagforbund, til pressen udtalte, at ILO er i gang med at undersøge forholdene på de skibe, der sejler under Panamas flag, for senere at udsende en redegørelse om undersøgelsesresultat. Man vil derefter søge at få en aftale i stand så man kan undgå den truende bojkott. ILO griber kun ind efter anmodning fra de enkelte landes regeringer, udtalte *Mr. David A. Morse*, og en sådan anmodning foreligger da også fra den panamanske regerings side.

BOGANMELDELSE

Træk af Dansk Skibsfarts Historie, samlet af *Hans P. Carl*. Udgivet af Dampskibsselskabet Heimdal i anledning af halvtredsårsdagen for selskabets stiftelse d. 16. januar 1895. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck A/S.

Skibsreder *Hans P. Carl* havde inden sin altfor tidlige død i maj 1948 fået stunder til at skrive et meget interessant værk *Træk af Dansk Skibsfarts Historie*, oprindeligt tænkt udgivet i anledning af selskabets 50-års jubilæum i 1945. Den tyske besættelse af Danmark forhindrede imidlertid den påtænkte udgivelse, og først nu har det været muligt for skibsreder *Jørgen Carl* at fuldende faderens værk og lægge det frem for offentligheden.

UGENS FRAGTBERETNING

Usikkerheden overfor den økonomiske udvikling i den kommende tid gør stadig sin indflydelse gældende på fragtmarkedet, idet private im- og exportører er meget tilbageholdende i deres dispositioner. Der kommer stadig adskillige statsordrer i markedet, men forretninger på, hvad englænderne kalder for »commercial basis«, er der kun få af. Når så hertil kommer, at den amerikanske minearbejderstrejke har stoppet for al kulexport fra Northern Range i betydeligt over en måned, er det forståeligt, at forholdene på de ledende oversøiske markeder ikke er altfor lyse.

Om de enkelte markeder er der ikke meget nyt at fortælle. I transatlantisk trade er der atter sluttet adskillige både for britisk regning for korn fra St. Lawrence til UK. til 7/3d. pr. qr., hvorimod Northern Range/UK/Cont. betalte 7/9d. Anden forretning fra Northern Range har været indskrænket til et minimum.

Sukker fra Cuba meldes sluttet til Alexandria til \$8. Samme rate kan gøres for mindre partier til Nordfrankrig eller Dakar/Casablanca. For en mindre last San Domingo/Rotterdam indikeres 52/6d.

Efterspørgslen fra Golfen er også minimal. Sulphur til UK. er sluttet til den uændrede rate af 35/6d. med fri lastning. Endvidere kan nævnes, at danske befragtere er åbne for tonnage for såvel olieklager som for majs fra Golfen til Danmark for tidlig lastning.

River Plate markedet har været ret livligt, men ratemæssigt set er forholdene stadig utilfredsstillende. Adskillige både sluttedes fra n.a. San Lorenzo til Japan til 63/- med fri losning. Til Europa betaltes rater helt ned til omkring 35/6d. til Antwerpen eller Rotterdam direkte. Et enkelt skib sluttedes med option losning Sverige Gøteborg/Malmø Range til 39/-. Malm fra Rio til Baltimore sluttedes til \$4.75.

Fra Vestkysten af Sydamerika kan nævnes, at yderligere sukker er sluttet fra Buena Ventura til

Antwerpen til \$10.75. Fra Nordpacific sluttedes korn til Eire til 57/6d., til Antwerpen til \$7 og til UK./Cont. Antwerpen/Hamburg Range til 56/3d.

Østens markeder er stadig livløse. For scrap fra Japan til Northern Range indikeres \$6 fio.

Fra Australien er sluttet enkelte både for løst korn ex silo til UK. til 45/- med option af middle East losning til 40/-, basis lastning Vesta Australien med sædvanlige tillæg for andre lasthavne. For 8000 ts. mel i sække til Ceylon betales 40/- fra Vesta Australien. Sukker fra Queensland til Sydney betales med 40/6d.

Kul fra Lourenco Marques sluttedes til New Zealand til 46/3d., til Buenos Aires betales 26/-, og den i vor sidste beretning nævnte kullast Lourenco Marques/Gøteborg-Malmø Range meldes nu sluttet til 40/-.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Af ugens slutninger kan nævnes: 9000 ts. jernmalm Bona/UK. 21/6d., 5000 ts. pyrites Huelva/Hull 22/-, 8200 ts. pyrites Huelva/Rotterdam 17/10¹/₂d., 5000 ts. fosfat Casablanca/UK. 21/-.

I vore hjemlige trades er det mest fremtrædende træk stadig den stærke efterspørgsel efter tonnage for kul og koks fra UK. til Skandinavien, og ratetendensen er som følge heraf meget stram. Dette gælder især den mindre tonnage, men også både på omkring de 2000 tons har kunnet notere betydelige stigninger. For sidstnævnte størrelse ligger raten omkring 17/- fra ECCP. til god dansk havn. For svensk regning er der endvidere adskillige kokslaster fra tysk Nordsøhavn, ligesom der allerede er sluttet adskillige både for kul fra Polen til Sverige. Trælastraterne fra Østersøen er uden større ændringer, og efterspørgslen er begrænset.

På timechartermarkedet er der stadig en del efterspørgsel, hovedsagelig for enkelte trips eller korte rundture. Rateniveauet er uden ændringer af betydning.

DØDSFALD

Fhv. skibsfører i Østasiatisk Kompagni, kaptajn Carl Knudsen er død 72 år gammel.

Kaptajn Knudsen kom ind i kompagniet som 4. styrmand i november 1900 og blev året efter 3. styrmand, for i 1905, altså kun 28 år gammel, at blive fører i »Anamba«.

Siden blev han fører af mere end 25 af kompagniets skibe, bl. a. de store motorskibe *Amerika* og *Canada*. Han førte *Canada*, da kronprinsen og kronprinsessen sejlede til USA i 1939.

Da m.s. *Canada* forliste i 1939 efter en minesprængning, fik kaptajn Knudsen m.s. *Amerika* at føre og med dette skib var han i 1942 med til at undersøge Malta trods kraftige angreb fra luftfartøjer og ubåde. Senere gik kaptajn Knudsen i land og gjorde resten af krigen tjeneste i United Baltic Corporation, indtil han i juli 1945 vendte tilbage til Danmark for at lægge op for godt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted torsdag den 10. november 1949 kl. 20 i Søfartsklubbens lokaler, Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Fremvisning af filmen: »Fra skibsdreng til kaptajn«. Kl. 21—22: Fælles-sang under ledelse af kommunelærer Fritz Rudloff.

Aftenens dirigent bliver lederen af Søfartens Bibliotek, kaptajn E. Juel-Hansen.

København—Oslo-ruten

Motorskibet »Kronprinsesse Ingrid« vil afløse M/S »Kronprins Olav« i København—Oslo-ruten i tiden fra den

Værket beskæftiger sig selvsagt først og fremmest med D/S Heimdal, dets historie og dets fart frem gennem årenes medbør og modvind, men det giver også en meget værdifuld historisk redegørelse dels for den for skibsfarten så betydningsfulde brydningstid i forrige århundrede, hvor dampen trænger frem på sejlenes bekostning og radikalt ændrer skibsfartens kår og virkemuligheder og dels for den dramatiske, om man så må sige hjemlige, danske skibsfartspolitik i årene under og umiddelbart efter den første verdenskrig, hvor mangt og meget kom i støbeskeen, og hvor hasarderede økonomiske dispositioner slog så meget værdifuldt i skår.

I vor desværre altfor sparsomme litteratur om dansk skibsfart vil skibsleder Hans P. Carls værk utvivlsomt blive stående som et kildekrift, som senere tider med udbytte vil kunne øse af, og som nutiden med interesse vil studere, for som skibsleder Hans P. Carl siger i sit forord: Det er til gavn for nye slægter at vide, hvad de ældre har gjort, da de derved kan lære både, hvad der er værd at efterligne, og hvad man skal søge at undgå.

OPLÆGNINGERNE

Fragtmarkedet har i den senere tid medført, at enkelte redere har foretrukket at lægge skibene op. En opgørelse fra Sverige fra 1. oktober viser, at 63 svenske skibe på tilsammen 75.766 brutto tons var oplagt, men heraf var dog de 43 småskibe under 1000 tons. Efter hvad Dansk Dampskibsførerforening oplyser, er der for tiden ikke oplagt danske skibe.

7. til den 29. november under M/S »Kronprins Olav«s dokning.

Fliseriinspektionen

Inspektionsskibet »Heimdal« afgår den 7. november på inspektion i Nordsøen og ved Færøerne. Skibet får orlogskaptajn E. Groth som chef, og toget vil antagelig vare hele vinteren.

S.s. Ivar

S.s. *Ivar*, der efter at være ramt af en minesprængning udfør den hollandske kyst d. 24. oktober blev grundsat for midlertidig reparation, er nu blevet indbragt til Rotterdam af to hollandske slæbebåde.

»Drammensfjord solgt

Den norske Amerikalines »Drammensfjord« er solgt til Italien. Skibet ligger nu i Stavanger, hvor det skal overtages af køberne. Det er på 8300 tons d.w. og bygget i Montreal i 1920.

Fra svenske værfter

Afleveringer. Eriksberg, Göteborg, afleverede d. 6. oktober et 8400 tons d.w. lastmotorskib *Fernstream* til Fearnley & Eger, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 2-lakts, enkeltvirkende 7-cyl. Eriksberg B & W dieselmotor, 7000 IHK, farten er 15,5 knob.

Kockums varv, Malmø, afleverede d. 18. oktober et 16,030 tons d.w. tankmotorskib *Venus* til Rederi AB Nordstjernen, Stockholm. Hovedmaskineriet består af en 2-lakts, dobbeltvirkende 6-cyl. Kockum MAN dieselmotor, 6000 EHK, farten er 15 knob.

Ekensbergs Varv, Stockholm, afleverede d. 17. oktober et 1727 tons d.w. tankmotorskib *Zit* til Compagnie de Navigation Paquet, Marseille. Skibet skal bl. a. bruges til transport af vin. Hovedmaskineriet består af en 2-lakts, enkeltvirkende Polar dieselmotor 960 EHK. Farten er 11,63 knob.

FRA SØRETERNE

En kollisionsag

Ved Sø- og Handelsretten faldt d. 28. oktober dom i en sag mellem kaptajn E. S. Schmidt, Marstal, og Danish American Gulf Oil Transport Company A/S i anledning af en kollision, der i august 1948 fandt sted i Odense fjord mellem kaptajn Schmidts motortjalk »Skjoldnæs« og olieselskabets motortjalk »Dangulfoil«.

Der skete skade på begge skibe, og hver for sig mente de to parter, at den anden part bar skylden. Kaptajn Schmidt krævede 4970 kr. for skaderne på motortjalken, medens olieselskabet stillede et modkrav på 20,122 kr. for skaderne på »Dangulfoil«.

»Skjoldnæs« havde været på vej ud af fjorden, og »Dangulfoil« paa vej ind, da de to skibe kolliderede, hvor fjordløbet gør en drejning syd for Hærehage. Sø- og Handelsretten kom til det resultat, at »Dangulfoil« alene bar ansvaret, fordi dette skib ikke ved drejningen havde nedsat sin fart. Olieselskabet må derfor betale kaptajn Schmidt de krævede 4970 kr. samt sagens omkostninger med 500 kr.

Svitzer frifundet

D. 31. oktober afsagde Sø- og Handelsretten dom i den nye store bjergningsag angående vraget af det hollandske skib *Wuri*, der af sit rederi var blevet solgt til det svenske rederi, Rederi A/B Soya, Stockholm. Sammen med Sveriges allmänna Sjöförsäkrings A/B i Göteborg krævede det svenske rederi A/S Em. Z. Svitser Bjergningsentreprise for 225,000 svenske kr. som erstatning for en mislykket bugsering af »Wuri« fra København til Göteborg. Bugseringen blev aftalt i sommeren 1946 og skulle foregå i godt vejr, fordi »Wuri« var noget skrøbelig. Under sejladsen over Laholmsbugten med kurs mod Halmstad sprang »Wuri« læk, og man måtte sejle tilbage til Hallands Väderö og sætte skibet på grund der. Der opstod skader for 700.000 kr., men det svenske rederi, som hævdede, at Svitzer ikke havde ventet med bugseringen, til vejret blev godt, krævede foreløbig de 225,000 sv. kr. som erstatning for, at Røda Bolaget senere måtte bugser »Wuri« videre til Göteborg.

Det var Svitser bjergningsdamper »Garm« — samt endnu en af selskabets bjergningsdamper — der foretog bugseringen fra København, og Sø- og Handelsretten kom derefter til det resultat, at »Garm«s fører, kaptajn J. Alfast Christensen, ingen fejl havde begået. Hans skøn af

vejret efter vejrreporterernes indhold havde været rigtigt — og heller ikke hans videre dispositioner var der grund til at bebrejde ham. Iøvrigt måtte man i denne forbindelse tage hensyn til, at kaptajn Christensen tidligere havde bugseret »Wuri« fra Aalborg til København under betydelig vanskeligere vejrforhold, og den opståede lækage i vraget kunne han ikke have ansvaret for.

Svitzer blev derfor frifundet — samt tilkendt 10,000 kr. i sagsomkostninger.

Positionsliste pr. 1. november 1949

Dania

Cyrl ank. London 30.10., derefter Odense. — *Danholm* pass. Ceylon 30.10. p. v. t. Bahrein. — *Danklint* pass. Brunsbüttel 29.10. p. v. t. Bordeaux, London, Danmark. — *Danvig* afg. Puerto Cabello 29.10. til La Guaira. — *Touclil* afg. Gävle 1.11. til Grækenland.

Dannebrog

Aggersborg forv. ank. Curacao 4.11. — *Brattingsborg* ank. Santos 29.10., derefter Buenos Aires. — *Dansborg* ank. San Francisco 28.10., derefter Vancouver. — *Ellensborg* ank. Cardiff 27.10., derefter Nordspanien. — *Flynderborg* afg. Libreville 30.10. til Haifa. — *Frederiksborg* ank. Dublin 29.10., derefter Barry. — *Lilleborg* ank. Antwerpen 31.10., derefter Immingham. — *Nordborg* ank. Ivgit 27.10., derefter Philadelphia. — *Skodsborg* afg. Wismar 31.10. til Stavanger. — *Taarborg* pass. Gibraltar 31.10. til Zonguldak. — *Uranienborg* ank. Baltimore 26.10. — *Ørneborg* ank. Leixoes 30.10., derefter Liverpool.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensburg. — *Bornholm* ank. Port Gentil 8.10. — *Bretagne* afg. Gibraltar 27.10. til Stettin. — *Grønland* afg. Luleå 28.10. til Bremen. — *Halland* ank. Matadi 31.10. — *Irania* afg. Suez 19.10. til Abadan. — *Normandiet* afg. Colombo 21.10. til Durban. — *Skaane* ank. Methil 31.10. — *Slesvig* afg. Cape Town 19.10. til Haifa.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Halden 3.11. til Stettin, Malmø. — *Concordia* forv. ank. Gdynia 4.11., derefter Stockholm. — *Dania* forv. afg. Bergen 5.11. til Humberen. — *Hafnia* forv. ank. Immingham 5.11., derefter Aalborg. — *Scandia* forv. ank. Stettin 5.11., derefter Stavanger.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdynia 29.10. — *Wm. Th. Malling* afg. Trondheim 28.10. — *I. P. Suhr* afg. Gdynia 29.10.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Trinidad 6.11., derefter Aruba, derfra til Kbhvn. eller Nyborg. — *Esso København* afg. Aruba 22.10., forv. ank. Nyborg 9.11. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 29.10., forv. ank. Nyborg 16.11. — *Scandia* afg. Curacao 29.10. til Kbhvn. eller Nyborg og Kalundborg.

D. F. D. S.

Argentina ank. New York 31.10., laster til Oslo, Kbhvn., Gdynia. — *Arizona* afg. Oran 30.10. til Hamb. pass. Gibraltar 31.10. — *Arkansas* ligger i Ålborg, derfra forv. 2.11. til Valencia til lastn. til Kbhvn. — *Berghus* afg. Århus 29.10. til Hull. — *Bolivia* afg. Oslo 1.11. til Kbhvn., Århus. — *Brasilien* ank. Houston 27.10., derfra til New Orleans, Panamacity, laster til Danmark. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 30.10., afg. ca. 4.11. til Kolding, derfra ca. 5.11. til London, Antwerpen, Danmark. — *California* ank. Famagusta 27.10., laster til Danmark. — *Colombia* afg. *Sprængsviken* 1.11. til Kbhvn., herfra forv. 4.11. til New York, Newark, Albany, Philadelphia, Baltimore. — *Delaware* ank. Gibraltar 30.10., derfra forv. 2.11. til Malta, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir og Istanbul. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 1.11. til Thorshavn, Kbhvn. — *Florida* afg. Dunkirk 27.10. til Malta, Palermo, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul, ventes til Malta 3.-4.11. — *Frigga* ank. Kbhvn. 31.10., herfra 2.11. til Kolding, Ålborg, London. — *Garonne* ank. Middelfart 1.11., derfra ca. 4.11. til Åbenrå, Kbhvn. — *Georgia* ank. Rouen 21.10., derfra forv. 1.11. via Zeebrugge for bunkers til Casablanca. — *Halddan* afg. Hamborg 31.10. til Kbhvn., herfra 5.11. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Harald* afg. Randers ca. 1.11. til Ålborg, derfra ca. 3.11. til

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams:

Vinkeco

ROTTERDAM

Telephons:

21200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Frederikshavn for dokn., derfra ca. 5.11. til Antwerpen. — *Hebe* afg. Århus 29.10. til Leith, Newcastle. — *Hindsholm* afg. Swansea 31.10. til Liverpool, derfra ca. 5.11. til Manchester, København. — *Katholm* afg. Liverpool 27.10. til Kbhvn., Århus, Randers. — *Kentucky* ank. København 31.10., herfra ca. 1.11. til Nakskov, Oslo. — *Knud* ank. Antwerpen 31.10., derfra ca. 4.11. til Esbjerg, Ålborg, Randers, Århus, Horsens, Odense. — *Lemnos* afg. Izmir 22.10. til Antwerpen, Bremen, Hamborg og Esbjerg, ventes til Antwerpen 2.11. — *Maine* afg. Antwerpen 31.10. til Hamborg, Kbhvn. og Ålborg. — *Margrethe* ank. Esbjerg 31.10., derfra 31.10. til London. — *Marocco* afg. Århus 30.10. til London. — *Melos* ank. Genoa 29.10., derfra forv. 1.11. til Livorno, Catania, Messina, Palermo og Spanien. — *Nevada* afg. Iggesund 31.10. til Portland, Boston, Albany, Philadelphia. — *Oregon* afg. New Orleans 29.10. til Norfolk, Baltimore, Philadelphia, New York, la-ster til Oslo. Kbhvn., Gdynia, Avonmouth, Swansea. — *Paraguay* ank. Buenos Aires 23.10., derfra forv. 8.11. til Montevideo. — *Rhodos* ank. Antwerpen 31.10., derfra forv. 3.-4.11. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Marsala, Italien, Marseille og Spanien. — *Rota* ank. København 30.10., herfra 2.11. til Nakskov, Århus, Leith, Newcastle. — *Samos* afg. Malaga 31.10. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 7.11. — *Skjold* ank. Antwerpen 29.10., afg. ca. 2.11. til Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* afg. Manchester 1.11. til Kbhvn., Odense, Århus. — *Taarnholm* afg. Kolding 29.10. til London, Manchester, Danmark. — *Texas* ank. Cadix 31.10., derfra forv. 1.11. til Huelva, Antwerpen, Hamborg og Kbhvn. — *Thyra* ank. Havre 31.10., derfra forv. 2.11. til Kbhvn. — *Tomsk* ank. Oporto 27.10., derfra 31.10. til Lisbon, derfra ca. 3.11. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Esbjerg 31.10., derfra 31.10. til Havre. — *Tula* afg. Horsens 29.10. til Antwerpen. Derfra ca. 4.11. til Kbhvn. — *Tunis* ank. Kbhvn. 1.11. Herfra 3.11. til Aarhus/London. — *Uffe* ank. Kbhvn. 31.10., herfra ca. 11.11. til Aarhus. — *Uruguay* afg. Madeira 31.10. til Malaga/Lisbon/Kbhvn. — *Venezuela* afg. Kbhvn. 24.10. til New York/Philadelphia/Gulfen/New York. — *Virginia* afg. Las Palmas 30.10. via St. Vincent for oliekompletering til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

Helmdal

Axel Carl ank. Bombay 23.10. — *Hans P. Carl* afg. Madras 27.10. — *Martin Carl* afg. Southampton 26.10. til Philadelphia. — *Poul Carl* afg. Newcastle N.S.W. 21.10. til Noumea.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Ellesmere Port 29.10. til Aarhus, forv. ank. 3.11. — *Jens Toft* afg. London 1.11. til Hamborg. — *Karen Toft* forv. ank. Bordeaux 3.11., derefter Melhil. Kbh. — *Maria Toft* afg. Mazarron 30.10. til Antwerpen, forv. ank. 8.11., derefter Hamborg.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. italiensk Somaliland ca. 5.11. til Genoa. — *Anna Dan* forv. afg. Immingham 2.11. til Nr. Sundby. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Venezuela 1.11. til Santa Marta (Colombia). — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 31.10. — *Gerda Dan* afg. Talcahuano 28.10., nordg. — *Gladys Dan* ank. New York 28.10., derefter Baltimore. — *Hedda Dan* afg. Methil 31.10. til Stockholm. — *Indian Reefer* afg. Buenos Aires 29.10. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* forv. afg. Themsens 2.11. til Frederikshavn. — *Jutta Dan* ank. Sukkertoppen 30.10. — *Kamma Dan* afg. Arica 27.10., sydg. — *Katja Dan* afg. Rotterdam 1.11. til Rostock. — *Laila Dan* afg. Guayaquil 28.10., nordg. — *Laura Dan* pass. Kielkanalen 1.11. p. v. t. Kolda. — *Lilian Dan* pass. Gibraltar 31.10. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Linda Dan* forv. ank. Frederikshavn 1.11., derefter Næstved. — *Leena Dan* afg. New York 28.10. til Chile. — *Lotta Dan* pass. Kbhvn. 31.10. p. v. t. Rochester. — *Maria Dan* ank. Holsteinsborg 27.10. — *Marna Dan* ank. Charleston 31.10., nordg. — *Ninna Dan* ank. Kemi 31.10. — *Paula Dan* ank. Guayaquil 28.10., sydg. — *Randa Dan* afg. Tolkis 31.10. til Themsens. — *Selma Dan* ank. Kbhvn. 1.11., derefter Grønland. — *Stina Dan* forv. afg. Rochester 2.11. til Kemi. — *Ulla Dan* afg. Toppila 29.10. til Themsens.

Mototramp

Stensby afg. Fremantle 25.10. til Christmas Island. — *Tureby* ank. Dublin 27.10., derefter Cork. — *Vedby* ank. Fremantle 20.10., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn afg. New York 29.10. til Leixoes. — *Astrid* forv. ank. Brevik 7.11. — *Birte* ank. Holsteinsborg 29.10. — *Chr. Sass* forv. ank. Manchester 9.11. — *Clara* ank. Gdansk 2.11. — *Stal* afg. Rouen 2.11. til Casablanca.

Norden

Norden afg. Cape Town 26.10. til Baltimore. — *Nordjærer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Aalborg. — *Nordkyn* forv. ank. Hamborg 3.11., derefter Rotterdam. — *Nordpol* afg. Luanda 31.10. til Lobito. — *Nordvest* forv. ank. Hamborg 2.11., derefter Middlesbrough.

Orient

Astoria ank. Auckland 26.10. — *Westralia* pass. Bermuda 1.11. p. v. t. Baltimore.

Pacific

London afg. New Orleans 28.10. til Venezuela. — *Oslo* ank. Zonguldak 24.10. — *Paris* afg. Södertälje 20.10. til Zonguldak.

Progress

Absalon ank. 30.10. til Kbhvn. — *Elisabeth Nielsen* ank. 28.10. til Zonguldak. — *Ellen Nielsen* ank. 31.10. til Themsens. — *Fylla* afg. 31.10. fra Sas van Ghent. — *Henry Tegner* ank. 31.10. til Gdynia. — *Karen* ank. 25.10. til Uleåborg. — *Margrete* ank. 28.10. til Tyne. — *Marianne* afg. 31.10. fra Gdynia. — *Marx* ank. 26.10. til Mäntyluoto. — *Polly* ventes til Tyne 4.11. — *Rigmor* ank. 1.11. til Mariager. — *Sophie* afg. 31.10. fra Amsterdam. — *Thyra* pass. Brunsbüttel 30.10. — *Hugo Nielsen* afg. 29.10. fra Trieste. — *Valborg Nielsen* afg. 29.10. fra Hartlepool.

Torm

Herdis afg. Hongkong 10.10. til Tacoma. — *Olga S.* ank. Hamborg 30.10., derefter Piræus. — *Gerd* forv. afg. Trinidad 2.11. til Cabedelo. — *Tekla* forv. afg. Santos 5.11. til Montevideo. — *Agnete* forv. ank. Itajahy 3.11., derefter Paranagua. — *Kirsten* forv. ank. Marseille 3.11., derefter Genoa. — *Gertrud* afg. Desado 29.10. til Callao. — *Ragnhild* forv. ank. Esbjerg 4.11., derefter Montevideo. — *Helvig* forv. afg. Philadelphia 3.11. til New York. — *Thyra S.* afg. Istanbul 1.11. til Beirut. — *Gyda* forv. afg. Jaffa 2.11. til Bagnara. — *Anne* pass. Gibraltar 31.10. på rejse til London. — *Hilde* forv. ank. Immingham 3.11., derefter Göteborg. — *Aslaug* forv. afg. Færøerne 5.11. til Piræus. — *Gudrun* ank. Amsterdam 29.10., derefter Emden. — *Alice* ank. Neapel 31.10., derefter Livorno. — *Gunhild* forv. afg. Oscarshavn 4.11. til Calais.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Rouen 29.10. — *Otto Petersen* afg. Toppila 1.11. til Jacobsstad. — *P. N. Dam* ank. Delfzijl 28.10. — *Svend Pii* ank. Korsør 1.11.

Ø. K.

Annam afg. Brisbane 25.10. til Cairns. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* afg. Hongkong 19.10. til Yokohama. — *Danholm* pass. Ceylon 30.10. til Bahrein og Bangkok. — *Erria* afg. Los Angeles 29.10. til Panama Canal. — *Falstria* pass. Butt of Lewis 30.10. til New York. — *Fernmoor* ank. Singapore 26.10., derefter Port Swettenham. — *Fionia* afg. Karachi 30.10. til Bombay og Bhavnagar. — *India* afg. Rotterdam 29.10. til Hamborg og Aarhus. — *Javn* dok i Kbhvn., derefter Østersø havne. — *Jutlandia* pass. Cape Race 31.10. til Kbhvn. — *Kambodia* ank. Yokohama 31.10., derefter Kobe og Hongkong. — *Kina* afg. Sydney 27.10. til Townsville og Cairns. — *Korea* pass. Sokotra 31.10. til Penang og Singapore. — *Lalandia* afg. Genoa 26.10. til Port Said. — *Malacca* pass. Terceira 25.10. til St. Thomas. — *Malaya* afg. Hamburg 30.10. til Aarhus og Kbhvn. — *Manchuria* afg. Genoa 29.10. til London og Antwerpen. — *Meonia* forv. afg. Bangkok 14.11. til Saigon (?) og Singapore. — *Mongolia* pass. Skagen 30.10. til Aarhus og Kbhvn. — *Morelia* forv. afg. Singapore 2.11. til Penang. — *Nikobar* afg. San Francisco 29.10. til Los Angeles. — *Nordkyn* forv. afg. Gdynia 3.11. til Hamborg og Antwerpen. — *Nordvest* afg. Göteborg 29.10. til Oslo og Hamborg. — *Selandia* forv. ank. Aden 1.11., derefter Port Said. — *Serampore* forv. afg. Hongkong 4.11. til Manila. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Calcutta. — *St. Jan* ank. Chittagong red 1.10. — *St. Thomas* afg. Colombo 26.10. til Madras og Calcutta. — *Tahsis* ank. Los Angeles 19.10. — *Tantara* ank. Vancouver 11.10. — *Tranquebar* afg. Skien 31.10. til Hamborg og Antwerpen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

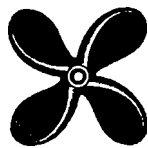
Udgiivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 8,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

Kølyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN S

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 27. Oktober 1949.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelselser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
92	1834.	141	1833.
100	1815, 1816.	142	1833.
102	1815, 1816.	143	1833.
125	1816, 1833.	180	1802, 1803, 1804, 1816, 1830.
126	1833.	201	1804, 1805.
140	1833.		

Med dette nummer følger:

- Rettelsesblad Nr. 188 (rute 1).
— — 189 (Kolberg rute).
— — 190 (rute 38).
Rettelsesblad Nr. 177 og 186 udgår.

I. Østersøen.

1796. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 25.—28. Oktober og 1.—4. November 1949, hver dag Kl. 0800—1600; den 27. Oktober samt 1. og 3. November tillige Kl. 1900—2200.

Position. Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23° , og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,6 sm N. for Vitemölla) går i retning 134° .

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 42/2418. Stockholm 1949.)

1797. Sverige. Bottniske Bugt. Byske E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 25. Oktober—1. November 1949, hver dag Kl. 0800—1700.

Position. Storgrundsudden ved Tåme: c. $64^\circ 59' N.$ $21^\circ 22' E.$ (Skydepladsen).

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra Storgrundsudden. Der skydes i E.-lig retning. Fareområdet er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset af to rette linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 59° og 194° , samt af en cirkellinie med centrum i skydepladsen og radius 7 sm.

(U. f. s. Nr. 42/2417. Stockholm 1949.)

1798. Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen fyr. Taagesignal forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1462 1949.

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

Detaller. Ved Rödkallen fyr afgives tågesignalet nu med nautofon, to-toner hver 30^s , tone 4^s , pause 2^s , tone 4^s , pause 20^s .

(U. f. s. Nr. 42/2370. Stockholm 1949.)

1799. (T). Finland. Skærgaardshavet. Utö N. Ledefyr midlertidigt slukket.

Position. c. $59^\circ 50',4 N.$ $21^\circ 21',5 E.$

Detaller. Torvskär övre fyr er midlertidigt slukket.

(U. f. s. Nr. 29/676. Helsingfors 1949.)

1800. Finland. Porkala Omraadet. Porkala radiofyr. Klartvejrudsending.

Position. c. $59^\circ 55' N.$ $24^\circ 21' E.$, på Makilotö.

Detaller. Porkala radiofyrs klartvejrudsending (morsebogstaverne *R N*) foretages det 15. minut og det 45. minut af hver time. Bølgelængde: c. 970 m.

1801. U.S.S.R. Estland. Hiiumaa. Ristna radiofyr. Signal forandret.

Position. $58^\circ 56' 21'' N.$ $22^\circ 03' 19'' E.$, ved Ristna fyr.

Detaller. Ristna radiofyr udsender morsebogstaverne *R.S.* Bølgelængde: c. 975 m. I klart vejr udsendes signalet det 4. minut og det 34. minut af hver time.

1802. Polen. Kolobrzeg (Kolberg). Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1676 1949.

Position. $54^\circ 11' 17'' N.$ $15^\circ 33' 22'' E.$, på E.-lige bølgebryders inderste ende.

Detaller. Kolberg fyr på ovennævnte plads er forandret og viser nu hvidt lys med gruppeformærkelser, to-formærkelser hver 12^s , lys 8^s , mørke 1^s , lys 2^s , mørke 1^s . Synsvidde: 18 sm.

Kort Nr. 180.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 32/137. Gdynia 1949.)

1803. Polen. Kolberg ruten. Vraglystønde forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1185 1949 udgår.

Position. $54^\circ 12' 44'' N.$ $15^\circ 31' 37'' E.$, tæt W. for *Kolberg ruten*.

Detaller. Vraget på ovennævnte plads er nu afmærket med en grønmalet vraglystønde med E.-topbetegnelse, som viser grønt et-blink hver 2^s , blink $0,5^s$, mørke $1,5^s$.

Kort Nr. 180.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 33/139 h. Gdynia 1949.)

1804. Polen. Niechorze (Gross Horst). Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/241 1949.

Position. $54^\circ 05' 47'' N.$ $15^\circ 03' 57'' E.$

Detaller. Niechorze fyr på ovennævnte plads har forandret fyrkarakter til hvidt et-blink hver 10^s , blink 1^s , mørke 9^s .

Kort Nr. 201 og 180.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 32/136. Gdynia 1949.)

1805. Polen. Swinemünde anduvning. Ruten Swinemünde E. Oplysning om vrage-**afmærkning.***Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1453 1949 og rutemeddelelse Nr. 356.*Position.* 54° 00' 14" N. 14° 16' 47" E.*Detaller.* Ved vraget af *Orion*, der ligger sunket på ovennævnte plads i rutens W.-side, er der udlagt 4 rødmaledede tønder (cylinder). Tønderne er udlagt i en afstand af 85 m i retningerne NE., SE., SW. og NW. fra vraget.*Ann.* Ovennævnte 4 tønder skal passeres i en afstand af mindst 0,1 sm, og det er forbudt at komme ind i det område omkring vraget, som tønderne afmærker.*Kort* Nr. 201.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 31/129. Gdynia. 1949.)

(So tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1806. (P). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Taagesignal forandres.***Tidspunkt.* I løbet af sidste halvdel af November måned 1949.*Position.* 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E.*Detaller.* Tågesignalet ved Middelgrunds Fort fyr vil blive forandret til tyfon, tonehøjde c. 255 c/s. Tågesignalet forandres til: To-toner hver 30^s, tone 2^s, pause 2^s, tone 2^s, pause 24^s.*Publikationer.* Fyrfort. Nr. 435.

(Fyrdirektoratet, 21. Oktober 1949.)

1807. Danmark. Sundet. Københavns havn. Trekroner SW. Oplysning om grund.*Position.* 55° 42' (00") N. 12° 36' (56") E., c. 230 m SW. for Trekroner S.-ligste punkt.*Detaller.* En dybde af 1,6 m ved daglig vandstand rapporteres at være fundet på ovennævnte plads i Københavns Yderhavn.

(T. 57, 17. Oktober 1949.)

1808. Sverige. Sundet. Viken. Toldekspedition inddrages.*Position.* Viken: c. 56° 08' N. 12° 35' E.*Detaller.* Toldekspeditionen i Viken, der er beliggende inden for Hälsingborg toll-distrikt, inddrages med udgangen af Oktober måned 1949.

(U. f. s. Nr. 42/2419. Stockholm 1949.)

1809. Sverige. Sundet. Malmö. Industrihavnen indsejlingsrende. Malmö Nr. 9 lys-**tønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1762 1949 udgår.*Position.* c. 55° 38' N. 13° 01' E.

(U. f. s. Nr. 42/2387. Stockholm 1949.)

1810. Danmark. Smaalandsfarvandet. Søndre Lob. Rettelse til E. f. S. Nr. 43/1795 1949.*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1795 1949.*Position.* 54° 57' (49") N. 12° 06' (36") E.*Detaller.* I ovennævnte E. f. S. skal i stedet for „Færø N. hvide stage med halmvisk“ læses „Tærø N. hvide stage med halmvisk“.**1811. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren. Oplysning om dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1763 1949 udgår.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.*Detaller.* Ved opmålingen den 12. Oktober 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 4,8 m i midten af renden (fyrlinien) og 3,8 m i W.-siden af renden.

Med lodshjælp vil skibe med dybgående af indtil 5½ m (18 fod) om dagen kunne passere renden ved daglig vandstand.

(Grønsund lodseri, 12. Oktober 1949.)

1812. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser aflyst.
Tidligere E. f. S. Nr. 41/1690 1949 udgår.
Position. c. 55° 09' N. 11° 20' E.
Detaller. De i ovennævnte, tidligere E. f. S. omhandlede skydeøvelser vil ikke finde sted.
 (Marineministeriet, 23. Oktober 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1813. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyns Hoved N. Vrag.
Position. c. 55° 39',3 N. 10° 37',5 E.
Detaller. Vraget af et mindre motorskib rapporteres at være sunket på ovennævnte plads. Vraget er ikke afmærket og er formentlig ikke synligt over vandet.
 (Marineministeriet, 23. Oktober 1949.)

1814. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 31. Oktober—4. November 1949, begge dage inklusive; hver dag Kl. 0900—2400.
Positioner. Skydefeltets N.-grænse: 56° 05',9 N.
 — E.-grænse: 10° 26',0 E.
 — S.-grænse: 55° 59',4 N.
 — W.-grænse: 10° 20',4 E.
Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser med kanoner i Aarhus Bugt inden for et område, der begrænses, som ovenfor anført.
 Sikkerhedsafstand: 9000 m.
 Sikkerhedshøjde: 4000 m.
 (Marineministeriet, 25. Oktober 1949.)

1815. Danmark. Kattegat. Anholt havn W. Vrag fjernet.
Tidligere E. f. S. Nr. 41/1702 1949.
Position. c. 56° 43',1 N. 11° 29',1 E.
Detaller. Vraget af motorgaleasen *Najaden* er fjernet.
Kort Nr. 102 og 100.
 (Fyrdirektoratet, 20. Oktober 1949.)

1816. Sverige. Kattegat. Hallands Väderö fyr. Taagesignal forandret.
Tidligere E. f. S. Nr. 8/466 1949.
Position. c. 56° 27' N. 12° 33' E.
Detaller. Tågesignalet med knaldsignaler ved Hallands Väderö fyr er ombyttet med tågesignal med tyfon, tre-toner hver 120^s. (2^m), tone 2^s, pause 6^s, tone 2^s, pause 6^s, tone 2^s, pause 102^s. Knaldsignalapparatet (1 skud hver 5^m) bibeholdes som reserve.
Kort Nr. 102, 125, 100 og 180.
Publikationer. Danske Lods II, side 206.
 (U. f. s. Nr. 42/2388. Stockholm 1949.)

1817. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals havn indsejling. Oplysning om dybde.
Tidligere E. f. S. Nr. 2/167 1949 udgår.
Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.
Detaller. 1. Mindste dybde i indsejlingen til Hirtshals havn er 6,0 m ved middelspringtidslavvande.
 2. Dybden i Yderhavnen, S. for havneindløbet, er aftaget fra 6,2 m ved middelspringtidslavvande til 5,9 m lige inden for indløbet og yderligere aftagende S. efter til 5,2 m 50 m N. for Tværmolen.
 (Vandbygningsvæsenet, 19. Oktober 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1818. Norge. Øst-Finnmark. Bøkfjorden. Bøkfjord fyr. Tågesignal forandret.

Position. 69° 52',2 N. 30° 11',0 E.

Detaller. Tågesignalet ved Bøkfjord fyr er forandret til 2 toner hver 30^s, lav tone 3^s, høj tone 3^s, pause 24^s.

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1949.)

1819. Norge. Sør Trøndelag. Trondheim havn. Oplysning om grund.

Position. Trondheim: c. 63° 27' N. 10° 25' E.

Detaller. I forbindelse med havneudvidelser i Trondheim havn er der dannet en grund med en største dybde af 6 m. Grundens midtpunkt ligger 165 m 5° fra Elvefyr Nr. 2. Grunden har en udstrækning af c. 75 m i retningen N.—S. og 50 m i retningen E.—W.

(N. f. S. Nr. 19/934. Oslo 1949.)

1820. Holland. Nordsøen. Kystruten. Eftersøgningsarbejder efter vrag afsluttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1203 1949 udgår.

Position. I og W. for kystruten mellem breddeparallerne 51° 58' 30" N. og 53° 10' N.

Detaller. Eftersøgning af vrag i og W. for kystruten mellem ovennævnte breddeparaller er nu afsluttet.

(N. t. M. Nr. 2177. London 1949.)

1821. Holland. Goeree fyrskib. Oplysning om plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 43/1778 1949.

Rettet position. 51° 52' 19" N. 3° 39' 10" E.

Detaller. Goeree fyrskib er udlagt på ovennævnte, rettede plads. Positionstønden ligger c. 500 m SW. t. S. for fyrskibet.

(B. a. Z. Nr. 268/3771. 's-Gravenhage 1949.)

1822. England. Dungeness N. Vrag.

1. *Position.* 50° 58' 54" N. 0° 59' 12" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrag, der rager op over vandet.

2. *Position.* c. 0,8 sm NE. for position 1.

Detaller. Vraget, der i kortet er angivet at ligge på ovennævnte plads, findes ikke.

(N. t. M. Nr. 2157. London 1949.)

1823. England E.-kyst. Themsen indsejling. Long Sand. Bjærgningsarbejder.

Position. c. 51° 32' 20" N. 1° 22' 20" E.

Detaller. Vraget, der ligger på ovennævnte plads, er ved at blive fjernet. Bjærgningsområdet afmærkes med 6 gulmalede spidstønder, der udlægges på en cirkellinie med vragets plads som centrum og med radius $\frac{1}{2}$ sm.

Under bjærgningen arbejdes med dykkere, og der bruges sprængstof. Forbisejlende skibe skal holde sig i god afstand fra stedet og under passage af bjærgningsskibet, der viser signaler som en kabeldamper, sætte farten ned.

(N. t. M. Nr. 2148. London 1949.)

1824. England E.-kyst. Themsen indsejling. East Swin. Bjærgningsarbejder.

Position. c. 51° 44' 05" N. 1° 23' 40" E.

Detaller. Vraget, der ligger på ovennævnte plads, er ved at blive fjernet. På grund af bjærgningsarbejdet er den oprindelige vraglystønde flyttet til pladsen 0,5 sm 315° fra vraget, og to nye grønmalede vraglystønder, der begge viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 15^s, er udlagt henholdsvis 0,5 sm 45° og 0,5 sm 225° fra vraget.

6 gulmalede spidstønder er udlagt på en cirkellinie med vragets plads som centrum og med radius 0,25 sm.

Under bjærgningen arbejdes med dykkere, og der bruges sprængstof. Forbisejlende skibe skal holde sig i god afstand fra stedet og under passage af bjærgningsskibet, der viser signaler som en kabeldamper, sætte farten ned.

(N. t. M. Nr. 2149. London 1949.)

1825. England E.-kyst. Souter Point. Oplysning om vrage.*Position.* 54° 58' 42" N. 1° 20' 42" W.*Detaller.* Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrage, der tidligere har været opgivet at ligge c. 0,25 sm 134° fra pladsen, er 13,7 m.

(N. t. M. Nr. 2201. London 1949.)

V. Kanalen, W.-kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne samt Irland.**1826. Frankrig N.-kyst. Dieppe anduvning. Vragafmærkning forandret.***Position.* c. 50° 09' 25" N. 1° 00' 25" E.*Detaller.* 1. Vraglystønden, der var udlagt tæt E. for det på ovennævnte plads sunkne vrage, er inddraget.

2. En grønmalet vraglystønde (stumptønde), der er forsynet med 2 kegler med spidserne mod hinanden som topbetegnelse, og som viser grønt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, er udlagt tæt W. for ovennævnte vrage.

(N. t. M. Nr. 2202. London 1949.)

1827. England W.-kyst. Bristol Channel. Vrage.*Positioner.* a) 51° 21' 14" N. 3° 40' 39" W.

b) 51° 21' 09" N. 3° 40' 24" W.

Detaller. På ovennævnte pladser findes vrage. Dybden over vrage på position a) er 11,3 m., på position b) 12,2 m.

(N. t. M. Nr. 2170. London 1949.)

1828. England W.-kyst. Bristol Channel. Kings Road. Oplysning om grunde.*Position.* Portishead Pier fyr: c. 51° 29' 40" N. 2° 45' 10" W.*Detaller.* Følgende dybder er fundet:

- | | | | | | | | | |
|----|-------|-------|----|------|-----|------------|------|------|
| a) | 3,7 m | 0,52 | sm | 16½° | fra | Portishead | Pier | fyr. |
| b) | 3,1 m | 0,595 | - | 21° | - | - | - | - |
| c) | 7,3 m | 0,77 | - | 43° | - | - | - | - |
| d) | 6,4 m | 0,83 | - | 45° | - | - | - | - |

Ann. Den på position d) tidligere angivne dybde af 8,5 m udtages af kortet.

(N. t. M. Nr. 2204. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**1829. (T). Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske ruter.***Tidspunkt.* 1. Juli 1949—10. April 1950.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I overensstemmelse med The North Atlantic Track Agreement er rute C for W.-gående og E.-gående sejlads gældende i ovennævnte tidsrum.

E.-gående skibe skal skære meridianen 50° W. på 42° N.

W.-gående — — — — 50° W. - 43° N.

(Hydr. Bull. Nr. 3133. Washington 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.*England:*

T Supplement No. 6 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. IV.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruter.

1830. Polen. Kolberg ruten. Lystønde ombyttet med lys- og klokke tønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1718 1949 og rutemeddelelse Nr. 362.

Position. Kol 1 lystønde: 54° 19' 39" N. 15° 32' 12" E.

Detaller. Ovennævnte lystønde, punkt 1 i *Kolberg ruten*, er ombyttet med en rød- og hvid-stribet lys- og klokke tønde, der er mærket *Kol 1*, og som viser hvidt hurtigblink, 40 blink hvert 1^m.

Kort Nr. 180.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 33/139 a. Gdynia 1949.)

1831. Belgien. Nordsøen. Rute O. D. Lystønde ommalet.

Position. 51° 19' 30" N. 2° 43' 00" E.

Detaller. O. D. 1 lystønde på ovennævnte plads er nu sort og hvid, lodret stribet.

(A. a. N. Nr. 305. Bruxelles 1949.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1832. Danmark. Bornholm N.-kyst. Salne Bugt. Skibsfartshindring.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1532 1949 udgår.

Position. 55° 12' (37") N. 14° 56' (54") E.

Detaller. Sænkekassen, der lå sunket i c. 3 m vand på ovennævnte plads i Salne Bugt, er nedsprængt. Mindste dybde over resterne er 1,5 m. Skønt vragesterne kun ligger c. 150 m fra land, kan de være til fare for mindre fartøjer, der søger ind i bugten for at ankre.

(Fyrdirektoratet, 17. Oktober 1949.)

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

1833. (P). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved fyr. Fyrkarakter forandres.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/2167 1948.

Position. 55° 17' 25" N. 10° 51' 19" E.

Detaller. I løbet af Oktober måned 1949 vil Knudshoved fyr blive forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast lys til at vise hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 10^s, lys 6^s, mørke 4^s. I øvrigt er fyret uforandret.

Kort Nr. 143, 141, 142, 140, 125 og 126.

Publikationer. Danske Lods III, side 83. Fyrfort. Nr. 507.

(Fyrdirektoratet, 21. Oktober 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1834. Danmark. Skagerrak. Blokhus N. Vrag nedsprængt. Båkefyr slukket.
Tidligere E. f. S. Nr. 37/1644 1948.

Position. c. 57° 16',0 N. 9° 35',2 E., c. ½ sm N. for Blokhus og c. 400 m fra land.

Detaller. Vraget af s/s *Mercurius*, på ovennævnte plads, er nedsprængt til en mindste dybde over vragresterne af 3,1 m. Fyrlanternerne på de to båker i land, der afmærker vraget, er fjernet, hvorimod selve båkerne bliver stående indtil videre.

Kort Nr. 92.

(Redningsvæsenet, 15. Oktober 1949.)

(Rettelsesblad Nr. 177 udgår).

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 269.

Rute 1.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	I	8	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt to-blink hver 10 ^s .
3	II	1—2	Vrag <i>Leda</i> . Positionen rettes til: 54° 30',8 — 10° 23',6.
3	II	2—3	Vrag <i>Hanau</i> . „o. v.“ rettes til: „Dybde o. vg. 0,2 m.“
3	II	2—3	Efter vrag <i>Hanau</i> tilføjes nyt vrag således: 2—3 — 54° 31',3 — 10° 29',7 — Motorsk. <i>Pinguin</i> . Dybde o. vg. 1,5 m. — I. Vgt. S.-tbt. SW. f. vg. gr. en-fmk. hver 4 ^s . + II. Vgt. N.-tbt. NE. f. vg. — 0,4 sm—N.
3	II	3—4	Vrag <i>Mongolia</i> udgår, og der tilføjes nyt vrag således: 3—4 — 54° 34',0 — 10° 38',3 — Vrag. Dybde o. vg. 9,2 m. — Ikke afm. — 1,4 sm — N.
4	II	4—5	Vrag <i>Massima</i> . Positionen rettes til: 54° 37',3 — 10° 48',3. Afstand og retning fra rutens midterlinie rettes til: 2,5 sm — N.
4	II	5—6	Vrag <i>Nordvaard</i> udgår.
4	II	5—6	Vraget efter <i>Nordvaard</i> udgår.
5	II	6—7	Nyt vrag tilføjes efter vrag <i>Lehmskov</i> således: Ved pkt. 7 — 54° 27',8 — 11° 32',5 — Vrag. Dybde o. vg. 13,2 m. — Ikke afm. — 0,3 sm — S.

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 362.

Kolberg.

Side	Afænit	Punkt	Rrettelse, tilføjelse:
1	I	1	„Lysspirtd.“ rettes til: Lys- og kld. Fyrkarakteren rettes til: Hvidt hurtigblink. 40 blink hvert 1 ^m .
1	II	2—3	Vragafmærkningen rettes til: Vglt. E.-tbt. gr. et-blk. hver 2 ^s .

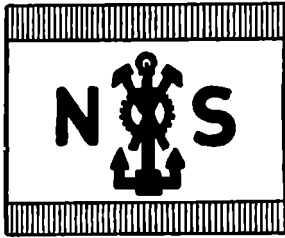
Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 318.

Rute 38.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	II	Ved pkt. 1.	Undervandshindringerne på positionerne $56^{\circ} 50',8$ N. $10^{\circ} 35',5$ E. og $56^{\circ} 51',0$ N. $10^{\circ} 35',5$ E. udgår.

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

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

B&W

-en a' de Gamle



eller

HOF

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Længelniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværk 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 Havnevæsenets Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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. Kulpølsbro-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 Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Løsning og Lading. I F r i h a v n e n besørger Løsning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Støvsador-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 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, 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 (Burmeister & 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

ESBJER

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrilinen 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på 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. Flodakltet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med talrige bøjer, lys- og fløjtetønder og flere fyrilnier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 øre, udenbys 25 øre. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 øre pr. ton af fartojets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 øre pr. m³, til ballastbrug 80 øre pr. m³. — Løsning og lastning: Løsning og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile benzin-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede indperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for fartojer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

HELSINGØ

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. Lodsar 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. Løsning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 6 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. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBOR

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 3,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrus 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Rog.-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, Kehlhalingsplade, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 Lodstaketer af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 93,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBIN

Indsejlingsløbet Nord for 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, 30 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 3,50 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 Skibsmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 44

FREDAG DEN 11. NOVEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

DØDSFALD

Mandag den 7. november afgik dispachør Kay Skovgaard-Petersen ved døden efter længere tids sygdom.

Dispachør Skovgaard-Petersen, der døde på sin 70-års fødselsdag, tog juridisk embedseksamen i 1905 og fik derpå efter en alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet kgl. bestalling som dispachør i 1908. Takket være sin store dygtighed lykkedes det ham at oparbejde en meget omfattende forretning, der er kendt og skattet ikke mindst i skibsfartskredse. I de senere år har en søn, dispachør Kjeld Skovgaard-Petersen, deltaget i ledelsen af den store virksomhed.

Dispachør Kay Skovgaard-Petersen var ved sin død bl. a. medlem af fragtankenævnet.

M.S. ANGLO MÆRSK

Torsdag den 3. november afleverede Eriksbergs varv i Göteborg tankmotorskibet *Anglo Mærsk* til A. P. Møllers rederier.

M.s. *Anglo Mærsk* er med sine 18,500 tons d.w. i øjeblikket Danmarks største skib. Det har følgende hoveddimensioner: Længde overalt 559' 6", længde mellem p.p. 526', bredde 69' 9" og dybde til hoveddæk 39' 3". Skibet har ialt 19 tanke, 9 centertanke og 2 x 5 sidetanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Den samlede kubikkapacitet af tankene er ca. 855,000 cbft., hvortil kommer tørlasterum på ca. 30,000 cbft. Skibet har kraftige pumper, der er i stand til at losse ca. 1000 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lastetanke.

For kaptajnen og dæksofficerer er der en smuk og rummelig aptering på broen samt hospital, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i cetmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Endvidere er skibet forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, log med elektrisk overføring, radio og radio-pejler samt gyro-selvstyreapparat.

Hovedmaskineriet består af en 9-cyl. dieselmotor af B. & W.-typen, der udvikler 9,000 IHK og giver skibet en fart af 14½ knob. Det har 2 stk. 5-cyl. hjælpemotorer leveret af Bukh, Kalundborg, og der findes kedler såvel for opfyring som for opvarmning ved hjælp af udstøds gas fra hovedmotoren. Den i kedlerne freinbragte damp anvendes for pumpning og opvarmning af lasten og apteringen.

Skibets fører bliver kaptajn H. Houmann og maskinchef C. Aa. Bjerre.

KØBENHAVNS HAVN

I oktober måned indkom der ialt 1,742 skibe med tilsammen 644,096 n.r.t. til Københavns havn. Heraf var de 1,311 med ialt 380,986 n.r.t. danske, 256 med ialt 80,812 n.r.t. svenske, 54 med ialt 73,010 n.r.t. norske, 21 med ialt 22,058 britiske, 7 med ialt 32,307 n.r.t. fra U.S.A., 7 med 26,162 n.r.t. polske og 24 med ialt 13,664 n.r.t. finske. Holland var repræsenteret med 42 skibe med ialt 7,330 n.r.t., hvoraf de 7 med 1,028 n.r.t. kom fra indenrigske havne,

medens Tyskland var repræsenteret med 15 skibe med ialt 2,786 n.r.t., hvoraf kun et med 48 n.r.t. kom fra indenrigsk havn.

DE DANSKE HAVNE

De danske havne blev i maj i år anløbet af 6128 skibe på 1,562,000 netto-registertons. De udlossede 1,204,000 og indladede 404,000 ts. gods. Sammenlignet med maj i fjor er disse tal udtryk for nogen fremgang, idet besejlingen den gang besørget af 5812 skibe på 1,215,000 nrt, mens den udlossede og den indladede godsmængde var henholdsvis 895,000 og 390,000 tons.

Fra udlandet udlossedes i maj i år bl. a. 455,700 tons kul og koks, 121,000 tons mineralske olier, 71,600 tons mineraler, 11,900 tons trælast, 48,200 tons gødningsstoffer, 11,600 tons stoffer til oliepresning, 39,200 tons foderstoffer og 34,300 tons korn. Til udlandet indladedes bl. a. 40,800 tons mineraler, 26,700 tons flæsk, smør, kød og æg, 4000 tons levende dyr, 6500 tons korn og 2600 tons teglværksprodukter.

Til Københavns havn indkom i månedens løb 1353 skibe på 603,281 nrt. Der udlossedes og indladedes henholdsvis 383,687 og 90,303 tons gods. De tilsvarende tal for de største provinshavne var: Aarhus 313 skibe på 116,180 nrt, udlosset 80,303 tons, indladet 19,509 tons, Aalborg-Nørresundby 465 skibe på 169,476 nrt, udlosset 105,684 tons, indladet 56,178 tons, Odense 197 skibe på 38,621 nrt, udlosset 52,050 tons, indladet 7486 tons.

INTERNATIONAL SØMANDSFODBOLD

Fodboldholdene på de danske langfartsskibe har modtaget en indbydelse til at deltage i turneringen om Atlanterhavspokalen — en sølvpokal til en værdi af 2000 dollars, der blev skænket til KFUM's sømandshjem i New York af venner af sømandsidrætten.

Alle nationers skibe uanset størrelse og art kan deltage i Atlanterhavsturneringen, og kampene kan spilles, hvor to skibe anløber samme havn. Den vigtigste betingelse er, at de deltagende skibe skal anløbe en havn på Nordamerikas østkyst mindst een gang inden 30. juni 1950.

Mange forskellige nationers skibe har deltaget i turneringen, og den berømte pokal har allerede syv gange skiftet ejer. I år regner man med deltagelse fra England, Sverige, Belgien, Norge, Italien og Danmark. Indbydelsen til danske skibe er sendt ud gennem Handelsflådens velfærdsudvalg.

NORSKE FRIHAVNSPLANER

Den norske regering har nedsat en »Frihavnskomité af 1949« med direktør Anders Frihagen som formand. Komitéen har ti medlemmer, hvoraf syv fra Oslo, to fra Kristiansand og et fra Trondheim. Overfor »Norges Handels- og Sjøfartstidende« udtaler Direktør Frihagen:

— Der foreligger fra tidligere tid betydelige arbejder af emnet, og komitéen vil komme til at gå videre på grundlag af dette arbejde. Det bliver det første, vi skal have fat på, og jeg håber at indkalde til møde i løbet af november—december. Der-

efter skal komitéen oplage spørgsmålet om de nødvendige ændringer af toldlovgivningen og toldadministrationen. Det næste programpunkt for komitéen bliver spørgsmålet om, hvor en frihavn skal placeres. Tidligere har særlig Kristiansand og Trondheim været nævnt, og disse havne så vel som en række andre vil blive genstand for praktiske vurderinger. Komitéen vil tage Stilling til, om der bør være een eller flere frihavne. Rentabilitetsmulighederne må undersøges, og det må klarlægges, om en frihavn i Norge i det hele taget kan siges at være hensigtsmæssig. Endelig må vi undersøge og overveje, om statslig, kommunal eller privat drift vil være bedst.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

I oktober måned blev der for norsk regning søsat 18 skibe, heraf 4 cargolinere og et tankskib ved svenske værfter, et passagerskib i Italien, en cargo-liner i Danmark og en i Storbritannien samt to skibe fra norske værfter.

9 skibe med ialt 59,850 tons d.w. blev afleveret. Heraf var 4 cargolinere, et tankskib og 3 lastskibe. Et skib blev leveret fra svensk værft, 5 fra britiske, 2 fra norske og et fra dansk værft.

3 skibe med ialt ca. 10,000 tons d.w. forliste, deraf to ved Svalbard, medens 6 skibe med ialt ca. 29,000 tons d.w. blev solgt til udlandet og et på ca. 10,500 tons d.w. indkøbtes fra udlandet.

DEVALUERINGS FØLGER

Den norske »Skibsfartens Arbejdsgiverforening« regner ifølge »Aftenposten« med, at forhøjelsen af hyretillægene som følge af devalueringen vil repræsentere omkring 3 mill. kroner årlig i merudgifter for de norske rederier, der har skibe i Amerika-farten.

DEN SVENSK HANDELSFLÅDE

Den svenske handelsflåde bestod ved udgangen af september måned i år af 687 dampskibe på ialt 671,365 br. tons, 813 motorskibe på ialt 1,344,548 br. tons og 737 motorsejlere på ialt 76,099 br. tons eller ialt 2,237 skibe med 2,092,012 br. tons.

USA'S HANDELSFLÅDE

Frygten for den amerikanske handelsflådes fremtid blev stærkt understreget på »Propeller Club«s årsmøde i New York fornylig, hvor skibsfartens varmeste talsmand i senatet, senator Warren Magnuson, udtalte, at den amerikanske flåde vil være helt forældet i løbet af højst 15 år.

Warren Magnuson påpegede, at tekniske fremskridt — navnlig gasturbinens, reaktionsdriftens og endog atomenergiens udvikling — kan komme til at fremskynde denne agterudsejling af den amerikanske flåde, og oplyste, at i de sidste 17 måneder er 1200 amerikanske skibe blevet ofre for såkaldte »økonomiske torpedoer« og at 50,000 søfolk har mistet deres arbejde.

På samme måde advarer Søfartskommissionens formand, admiral Fleming, mod en gentagelse af udviklingen efter den første verdenskrig, hvor amerikanske handelsskibe forsvandt fra verdenshavene på grund af konkurrencen fra bedre og mere moderne, udenlandske skibe. Manglende støtte til den amerikanske handelsflåde har været en trusel for USA i tidligere krisesituationer, siger han, og Søfartskommissionen vil sætte alt ind på, at virkeliggøre sit bærende princip — en mægtig handelsflåde, som udelukkende ejes og drives af private redere.

Tallet på oplagte, statsejede, amerikanske handels-skibe nåede i september for første gang op på over 2000. Det amerikanske rederforbund meddeler, at der nu kun er 198 statsejede skibe på certeparti,

sammenlignet med 1500 i Juli 1947. En række skibe blev tilbageført til Søfartskommissionen i september, og reserveflåden er nu oppe på 2,034 oplagte lastbåde. I månedens løb skete ingen tilvækst til den private handelsflåde, der består af 1,204 skibe på 14,2 mill. tons.

En kongreskomité, der har studeret handelsflådens problemer, erklærer i en rapport, at den amerikanske handelsflåde, som byggedes under krigen, er ved at blive forældet. Komiteen anbefaler et stortilet nybygningsprogram til remplacering af den forældede flåde og fremhæver, at stigende, udenlandsk konkurrence gør spørgsmålet mere og mere påtrængende. Et af komitéens medlemmer, senator Owen Brewster, der netop er vendt hjem fra en rejse til Europa, udtaler, at russiske og svenske værfter arbejder kraftigt med opbygningen af en europæisk handelsflåde, som vil gøre den amerikanske flåde fuldstændig forældet og agterudsejlet, sådan, at 1,500 oplagte, amerikanske skibe må sendes til ophug. Senator Brewster hævder, at man kan vente »en førsteklasses krise« på grund af Japans og Tysklands deltagelse i skibsreparationer og nybygninger — »et problem, svenske og britiske værfter ser meget alvorligt på og giver USA skylden for«.

»JUL PAA HAVET«

Jul paa Havet, Vikingens smukke og altid stærkt fejtertragede julehæfte er nu udkommet, og vi skal indestændigt råde alle, der enten selv ønsker at få det, eller som vil sende det afsted til slægt og venner på de syv have, til hurtigst muligt at sikre sig det, da det erfaringsmæssigt bliver revet bort kort efter udgivelsen.

Hæftet indeholder mange smukke farvelagte billeder af kendte kunstnere og glimrende bidrag fra mange af de penne, der gennem årene har gjort Jul paa Havet til de søfarendes kæreste julelæsning. Blandt nye penne, der findes i årets hæfte, må man måske have lov til at nævne orlogspræsten Børge Ørsted, der har skrevet en fortrinlig, lille historie om sine oplevelser på et tog til Grønland.

Prisen er som sædvanlig 3,50 kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Minesprængt

En tysk damper *Methan* af Hamborg, 630 br. reg. tons, minesprængtes d. 5. november godt 14 sømil øst for Toldkødybet på rejse fra Stege til svensk havn. Skibet blev en del beskadiget og bragtes senere af Svitzer ind til Stubbekøbing for midlertidig reparation. Ingen mennesker kom til skade.

S.s. Stal grundstødt

D/S Myrens damper s.s. *Stal* grundstødte om natten d. 4. november i Seinen på vej fra Rouen til Casablanca. Skibet, der blev ret stærkt beskadiget, blev taget af grunden og slæbt ind til Rouen for at komme i dok der.

M.s. Japos kollideret

M.s. *Japos* af København kolliderede d. 4. novbr. om aftenen i farvandet udfor Hull med en engelsk damper *Tasso*, og blev så hårdt beskadiget, at man måtte sætte det på grund for midlertidig tætning. Skibet blev senere taget af grunden igen og slæbt ind til Hull.

M.s. *Japos*, der tilhører rederiet O. F. Svendsen, København, er på 875 tons d.w. og bygget på Marstal Staal-skibsværft i 1921, men ombygget og moderniseret i 1945. Besætningen er på 13 mand, hvoraf ingen kom til skade ved kollisionen.

M.s. Jane Lolk grundstødt

A. E. Sørensens motorskib *Jane Lolk* stødte forleden undervejs fra Grønland på et skær ved Vestmannøerne ved Islands sydkyst og har måttet gå til reparation i Kaupstadur. Reparationen vil antagelig vare en fjorten dages tid.

M.s. Oslofjord

Den norske Amerikaliniens nye 16,500 tons motorskib, m.s. *Oslofjord*, går i dag fredag den 11. ds. ud på sin

UGENS FRAGTBERETNING

Der er stadig ikke mange lyspunkter paa fragtmarkederne, og i hvert fald ikke hvad de oversøiske trades angår. I transatlantisk fart er stillingen for rederne meget vanskelig. Kulexporten fra U.S. er stoppet på grund af minearbejderstrejken, transporterne af korn fra Canada og Northern Range til Europa er forholdsvis minimale på grund af den gode høst i de fleste europæiske lande, og endelig er efterspørgslen efter tonnage for sukker fra Vestindien af sæsonmæssige grunde minimal. Korn fra St. Lawrence til Antwerpen eller til Rotterdam er sluttet til \$4.50 for tungt korn, med option af losning Genua eller Marseilles til \$5.25. Byg fra St. Lawrence til Antwerpen eller Rotterdam har betalt \$4.75. Der meldes ikke om afslutninger af Sukker fra Cuba/San Domingo, men der synes at være en enkelt ordre fra Cuba til Casablanca kombineret med en havn Bordeaux/Dunkirk Range til omkring \$7.50. Sulphur fra Golfen til U.K. er sluttet til den uændrede rate af 25/6d., og en enkelt båd sluttet for oliekgager Golfen/Danmark til \$10 med fri losning.

River Plate markedet er stadig svagt. 6,500 tonner sluttet til Antwerpen/Rotterdam eller Amsterdam til 34/6d. på basis af 63 cbft. Det vides, at betydelige partier foderstoffer er købt fra Argentina til forskellige europæiske lande, bl. a. Danmark, og der forefindes en mulighed for, at dette marked vil live op senere på året, selv om man ikke kan være blind for, at *linerne* påfører trampfarten en ubehagelig konkurrence.

Fra vestkysten af Sydamerika er interessen for tramptonnage forsvindende. Sukker fra Buena Ventura til Piræus for Decbr./Januar lastning noteres til \$11. Fra nordpacific er der sluttet adskillige både for intercoastal lumber til vel hævdede rater, d. v. s. omkring U.S. \$53.000 fio lumpsum for både, der laster omkring 4,750 mille feet. Korn fra Vancouver til Dublin/Cork er sluttet til 56/6d., og til Antwerpen/Hamburg Range til 56/3d. Befragterne af trans-

pacific forretning kan afvikle denne med tonnage på timecharterbasis til omkring \$2.25 for liberty både.

Østens markeder er stadig livløse, men der har været en smule mere liv i de indiske trades. Ilmenite fra Koilthottam til New York sluttet til \$5.75. Adskillige både sluttet for salt fra Karachi til Chittagong til 54/-, og kul fra Calcutta til Singapore betales med 22/6d.

Australien har taget en del både for korn til Indien på basis 32/6d. for hvede ex silo fra Vestaustralien, og endvidere kan nævnes, at en 9,000 tonner sluttet for uld for russisk regning til Sortehavet til £21,000 lumpsum fio.

Af kul fra Sydafrika kan bl. a. nævnes: 5,000 tonner Durban/Zanzibar til 28/6d., Durban eller Lourenço Marques til Trinidad til 30/-, Durban/Takoradi til 27/6d. og endelig accepterede dansk motorskib partlast på 3,500 ts. Durban/Matadi til 52/6d.

Middelhavsmarkederne er måske en smule fastere for mindre tonnage for prompt lastning, hvorimod forholdene for større skibe stadig er mindre gode. Adskillige både er sluttet for frugt fra Spanien til U.K./Cont. på basis af 77/6d. per 100 cbft. for novbr. lastning, men enkelte meget prompte både opnåede dog 87/6d. Rateniveauet for malm, fosfat, salt o. s. v. er iøvrigt uden større ændringer.

Der er stadig betydelig efterspørgsel efter tonnage for transporten af kul og koks, såvel fra U.K. som fra tyske nordsøhavne og Polen. For U.K. lasternes vedkommende er der imidlertid nogen vanskelighed med at skaffe stem, så markedet må nærmest karakteriseres som kun jævnt hævdet. For svensk og norsk regning er der mange ordrer for Ruhr kul og koks, og disse rater er stadig tilfredsstillende. Der er ligeledes betydelig efterspørgsel for kul fra Polen til Sverige, og også i denne trade betales gode rater. I trælast fra Østersøen er forholdene uden større ændringer.

officielle prøvetur fra værftet i Amsterdam og ankommer til Oslo søndag den 13. Her vil den få en pompøs modtagelse og vil i nogle dage være tilgængelig for den norske offentlighed, inden den fredag den 18. november går på præsentationsrejse til København. Lørdag den 19. ds. vil den ankomme til Langelinie, hvor en større kreds af myndigheder samt rejsbureau-, trafik- og turistfolk vil få lejlighed til at studere det smukke skib og dets indretning. Hvor vidt der også bliver mulighed for almindelig publikumsbesøg, er endnu ikke afgjort.

Fra svenske værfter

Søsatninger. Den 21. oktober søsattes ved Eriksberg, Göteborg, et 8,400 tons d.w. lastmotorskib *Havorn* under bygning til rederiet P. Meyer, Oslo. Hovedmaskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende 7-cyl. B. & W.-dieselmotor på 6,300 IHK. Farten skal være 15,5 knob.

D. 21. oktober søsattes ved Kockums, Malmø, et 8,500 tons d.w. lastmotorskib *Berganger* under bygning til Westfal-Larsen & Co., A/S, Bergen. Hovedmaskineriet består af en 2-takts dobbeltvirkende, 8-cyl., Kockum MAN dieselmotor, 9,400 IHK. Farten skal være 17,2 knob.

D. 26. oktober søsattes ved Götaverken, Göteborg, et 8,700 tons d.w. tankmotorskib *Sandefjord* under bygning til Viriks rederi A/S, Sandefjord. Hovedmaskineriet skal bestå af en 6-cyl. Götaverken dieselmotor 5,300 IHK. Farten skal være 14¼ knob.

Afl levering. Kalmar Varv, Kalmar, har afleveret et 800 tons d.w. lastmotorskib *Fenix* til Rederi AB Eyrstrasalt, Västerövik. Skibet er udstyret med en 8-cyl. Nohab dieselmotor 510 IHK. Farten er 11 knob.

Japansk skibsbygning

Der er for tiden 35 store skibe, 6 mellemstore skibe og 6 tankskibe under bygning ved Japans skibsværfter. De samlede byggeomkostninger anslås til ca. 20 milliarder yen.

FRA SØRETTENE

En frifindelse

Kaptajn Daniel Jacob Albinus fra DFDS's motorskib *Texas* var ved Sø- og Handelsretten sat under tiltale for, at skibet den 5. december i fjor på en rejse fra Antwerpen til København grundstødte i Sundet, ¾ sømil vest for Lappegrundens fyrskib. Det var taget vejr, men kaptajnen havde undladt at benytte såvel loddet som radiopejleren.

Der skete ingen nævneværdig skade på skibet, og Sø- og Handelsretten frifandt i sin dom kaptajnen for tiltalen. Det bemærkes i dommen, hvorledes kaptajn Albinus havde manøvreret med meget stor forsigtighed. Han havde haft en sikker, affarende position fra Ellekildehage lysbøje, hvorfra der kun var 4 sømil til Lappegrundens fyrskib. Loggen passede med distancen, og der var ingen strømsætning, hvortil kom, at det tager nogen tid at lodde med håndloddet — antagelig så meget tid, at skibet måske alligevel var gået på grund, om loddet havde været i gang.

Sejlede uden for tvangsruuten

Skibsfører F. N. T. Møller, m.s. *Iduna*, liltaltes d. 4. novbr. ved retten i Svendborg for at have ført sit skib uden for tvangsruuten. Skibet grundstødte i februar 1948 i nærheden af Møn, og en nærmere undersøgelse fastslog, at Møller ikke havde fulgt den lovmæssige tvangsroute. Der blev i den anledning rejst tiltale mod ham, men da han i lang tid har været på søen, har det været umuligt at få fat på ham før nu. I søforhøret hævdede Møller, at grundstødningen og afvigelsen fra tvangsruuten skyldtes låge. Hans forklaring blev dog ikke taget helt for gode varer, og han vedtog sluttelig til afgørelse af sagen, at betale en bøde på 150 kr.

M.s. Diskos grundstødninger

Den 7. novbr. holdtes i Sø- og Handelsretten søforhør i anledning af de to grundstødninger, grønlandsskibet *Disko* var ude for ved Grønland, henholdsvis den 30. september og den 4. oktober.

Om den første grundstødning forklarede skibets fører, kaptajn N. P. Christensen, og 1. styrmand H. Winsløw Hansen samt enkelte af skibets øvrige besætning, at *Disko* den 30. september kl. 3,30 afsejlede fra Egedesminde for at gå til Holsteinsborg. Grundstødningen skete under passagen af Oqaitsoq-løbet. Man skulle her passere to mindre øer med båker, og i kikkerten havde kaptajnen haft det indtryk, at man var på den rigtige side af øerne — hvad man i virkeligheden også var. Men i radar'en så det ud, som om *Disko* lå på den gale side. Noget land, der lå om styrbord, så i radar-skærmen ud til at være en ø, og roret blev derfor lagt styrbord over. Kaptajnen blev hurtig klar over, at det var galt, og lagde roret om igen, ligesom han slog fuld kraft bak. Men *Disko* tog da grunden på halvøen Amakoks østside.

Kaptajn Christensen forklarede videre, at radar'en med sin evne til at vise de forskellige højder på de på skærmen gengivne øer og landområder havde vist halvøen som en ø.

Der var ved grundstødningen kommet en mindre lækage i forpeaken. *Disko* kunne fortsætte rejsen, men måtte nu i dok efter hjemkomsten.

Den anden grundstødning fandt sted den 4. oktober i Julianehaabslugten. *Disko* var ankommet til Ivigtut og afsejlede herfra til Julianehaab for afhentning af passagerer, og under sejladsen var man 10 sømil fra Hollænderøen gået nær til landet for at få kending af øen, kaptajnen havde intet risikabelt fundet heri, når man havde radar. Ved 2,30-tiden om morgenen tog skibet imidlertid grunden på et skær, der efter kaptajnens mening befandt sig noget sydligere og østligere end det var angivet på kortet. Det lykkedes at bakke *Disko* klar af grunden, og ved ankomsten til Julianehaab viste det sig, at der kun var opstået en mindre lækage på tankene.

PERSONALIA**60 år**

Den 12. november fylder titl. fører i Svitzers Bjergnings Entreprise, kaptajn *J. C. Voxen*, 60 år. Kaptajn Voxen gik i land 1948 og er bosiddende i Helsingør.

Fører i D/S *»Vendilæ»*, kaptajn *J. Svane*, fylder den 13. november 60 år. Kaptajn Svane er fører af s.s. *P. N. Damm*.

Grønlands styrelse

Statsministeriet, Grønlands styrelse har under 31. oktober 1949 ansat Poul Jacobsen som skonnerfører i Grønland fra 1. oktober 1949.

Positionsliste pr. 8. november 1949**Dania**

Cyril forv. ank. Odense 9.11., derefter Polen, Boulogne. — *Danholm* ank. Bahrein 8.11. — *Danklint* afg. Bordeaux 8.11. til London, Aalborg. — *Danvig* afg. Maracaibo 9.11. til Philadelphia. — *Tovelil* pass. Dover 7.11. p. v. t. Grækenland.

Danneborg

Aggersborg afg. Puerto Cabello 5.11. til Curacao. — *Brattingborg* ank. Buenos Aires 5.11. — *Dansborg* ank. Portland 5.11. — *Ellensborg* afg. Cardiff 5.11. til Pasages. — *Flynderborg* afg. Dakar 7.11. til Haifa. — *Frederiksborg* ank. Barry 6.11. for dokning. — *Lilleborg* afg. Immingham 1.11. til Kbhvn. — *Nordborg* afg. Ivigtut 2.11. til Philadelphia. — *Skodsborg* ank. Stavanger 3.11., derefter Sandnes. — *Taarnborg* ank. Kilimli 8.11., derefter Zonguldak. — *Uranicborg* afg. Baltimore 4.11. til Havana. — *Ørneborg* ank. Liverpool 5.11., derefter London.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensborg. — *Bornholm* afg. Port Gentil 3.11. til Dakar. — *Bretagne* afg. Stettin 8.11. til Randers. — *Grønland* pass. Hollenau 6.11. p. v. t. Luleå. — *Halland* ank. Luanda 7.11. — *Irania* afg. Abadan 4.11. til Suez. — *Normandiet* ank. Durban 6.11. — *Skaane* afg. Methil 1.11. til Grønland. — *Slesvig* pass. Gibraltar 8.11. til Middelhavet.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Aruba 11.11., derfra til Kbhvn. eller Nyborg. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 10.11., derfra til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 16.11., derfra til Kbhvn. og Le Havre. — *Scandia* forv. ank. Nyborg 17.11., derfra til Kalundborg og Kbhvn.

D. F. D. S.

Argentina afg. New York 1.11. til Oslo/Kbhvn. — *Arizona* forv. ank. Bremen 8.11., derfra via Kbhvn. til Gdynia/Gdansk for lastn. til Italien. — *Arkansas* afg. Aalborg 1.11. til Valencia for lastn. til Kbhvn., ventes til Valencia 12.11. — *Bergenhus* ank. Hull 1.11., derfra 8.11. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Aarhus 8.11., derfra forv. 12.11. til Valencia for lastn. til Kbhvn. — *Brasilien* ank. New Orleans 6.11., derfra til Panamacity, laster til Danm. — *Brynhild* afg. Kolding 6.11. til London/Antw./Danm. — *California* afg. Famagusta forv. 8.11. til Tarragona og evt. Malaga, laster til Danm. — *Colombia* afg. Kbh. 5.11. til New York/Newark/Albany/Philadelphia/Baltimore. — *Delaware* afg. Gibraltar 4.11. til Malta, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir og Istanbul, vent. til Malta 9.11. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. 7.11., fra Kbhvn. 15.11. til Thorshavn/Reykjavik. — *Florida* afg. Malta 7.11. til Palermo, Piræus, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul, ventes til Palermo 8.11. — *Frigga* afg. Aalborg 5.11. til London-Kbhvn. — *Garonne* ank. Kbhvn. 5.11., herfra ca. 10.11. via Odense til Vestnorge-Kbhvn. — *Georgia* afg. Rouen 1.11. via Zeebrügge for Bunkers til Casablanca, afg. Zeebrügge 3.11. — *Halfdan* ank. Hamb. 7.11., derfra ca. 8.11. til Antw., Dunkirk, Havre, Portugal. — *Harald* afg. Frederikshavn 7.11. til Antw., Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 7.11., herfra 9.11. til Aarhus/Kolding/Leith/Newcastle. — *Hindsholm* ank. Manchester 6.11., fra Manchester ca. 8.11. til Kbhvn. — *Katholm* ank. Aarhus 8.11., derfra ca. 9.11. til Randers, derefter Newport/Liverpool-Kbhvn. — *Kentucky* ank. Nakskov 3.11., derfra ca. 10.11. til Oslo. — *Knud* ank. Esbjerg ca. 8.11., derfra ca. 9.11. til Aalborg, Randers, Aarhus, Horsens, Odense. — *Lemnos* ank. Esbjerg 8.11., derfra 8.11. til Valencia for lastn. til Kbhvn. — *Maine* ank. Kbhvn. 4.11., herfra forv. 11.11. til Aalborg, fra Aalborg forv. 15.11. til Carlagena og Valencia for lastn. til Danm. — *Margrethe* ank. London 4.11., derfra forv. 11.11. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Kbhvn. 8.11., herfra 10.11. til Aarhus/London. — *Melos* ank. Messina 8.11., derfra forv. 8.11. til Palermo, Palma de Mallorca, Valencia, Cartagena og Kbhvn. — *Nevada* afg. Iggesund 31.10. til Portland/Boston/Albany/Philadelphia, derfra til Gulfen for lastn. til Danm. — *Oregon* ank. Norfolk 3.11., derfra forv. 9.11. til New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* ank. Buenos Aires 23.10., derfra forv. 8.11. til Montevideo. — *Rhodos* afg. Antw. 5.11. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier, Tunis, Marsala, Italien, Marseille og Spanien, ventes til Casablanca 10.11. — *Rota* ank. Leilh 7.11., derfra forv. 8.11. til Newcastle/Kbhvn. — *Saga* ank. Kbhvn. 5.11. — *Samos* ank. Kbhvn. 7.11., herfra forv. 12./14.11. til Aalborg, Antwerpen, Malta og Levanten. — *Skjold* ank. Havre 7.11., derfra ca. 8.11. til Oporto, Lisbon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Manchester 1.11. til Kbhvn./Odense/Aarhus. — *Taarnholm* afg. London 5.11. til Manchester-Kbhvn./Randers/Aalborg. — *Texas* afg. Huerva 2.11. til Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. og Aalborg, ventes til Antwerpen 8.11. — *Thyra* afg. Kbhvn. 7.11. til Aalborg/Esbjerg/Havre. — *Tomsk* afg. Lisbon 4.11. til Bordeaux. derfra ca. 9.11. til La Pallice, Havre, Antw., Hamburg, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Havre 4.11. til Kbhvn., ank. Kbhvn. 8.11., herfra 10.11. til Aalborg/Esbjerg/Havre. — *Tula* afg. Antw. 5.11. til Kbhvn., derefter i Dok i Aarhus. — *Tunis* afg. Aarhus 5.11. til London. — *Uffe* ank. Kbhvn. 31.10., herfra ca. 10.11. til Aarhus/Antwerpen/Manchester-Kbhvn. — *Uruguay* afg. Lisbon 7.11. til Kbhvn., ventes her ca. 13.11. — *Venezuela* ank. New York 7.11., derfra til Philadelphia/Gulfen/New York. — *Virginia* afg. St. Vincent 3.11. til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires.

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Stettin 10.11. til Malmø. — *Concordia* forv. ank. Gdynia 11.11., derefter Aalesund. — *Dania* forv. ank. Immingham 9.11., derefter Aalborg. — *Hafnia* forv. ank. Immingham 9.11., derefter Aalborg. — *Scandia* forv. afg. Stettin 10.11. til Stavanger.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Rouen 8.11. — *Wm. Th. Malling* ank. Oslo 8.11. — *I. P. Suhr* afg. Bordeaux 7.11.

Helmdal

Axel Carl afg. Tuticorin 6.11. til Alleppi. — *Hans P. Carl* ank. Calcutta 1.11. — *Martin Carl* ank. Philadelphia 8.11. — *Poul Carl* ank. Coffs Harbour 4.11.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Gdansk 9.11. — *Jens Toft* ank. Hull 7.11. — *Karen Toft* forv. ank. Methil 10.11. — *Maria Toft* afg. Antwerpen 9.11. til Hamborg.

J. Lauritzen

African Reefer afg. italiensk Somaliland 7.11. til Genoa. — *Anna Dan* forv. afg. Norre Sundby 9.11. til Frederikshavn. — *Argentinean Reefer* ank. Santa Marta 3.11. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 7.11. til Rio de Janeiro. — *Gerda Dan* ank. Tocopilla 2.11., nordg. — *Gladys Dan* ank. New York 3.11. — *Hedda Dan* afg. Stockholm 7.11. til Kemi. — *Indian Reefer* ank. Buenos Aires 7.11. — *Jelva Dan* pass. Kielkanalen 6.11. p. v. t. Frederikshavn. — *Jutta Dan* ank. Egedesminde 3.11. — *Katja Dan* forv. ank. Toppila 11.11. — *Kamma Dan* afg. Talcahuano 1.11., nordg. — *Laila Dan* pass. Panamakanalen 1.11., nordg. — *Laura Dan* forv. afg. Raumo 8.11. til Bristol. — *Lilian Dan* forv. afg. St. Louis du Rhone 12.11. til Boulogne. — *Linda Dan* forv. afg. Næstved 10.11. til Kemi. — *Leena Dan* pass. Panamakanalen 4.11., sydgående. — *Lotta Dan* forv. afg. Rochester 8.11. til Kemi. — *Maria Dan* forv. ank. Ivigut 10.11. — *Marna Dan* ank. New York 6.11. — *Ninna Dan* forv. afg. Kemi 9.11. til Næstved. — *Paula Dan* ank. Molendo 3.11., sydg. — *Randa Dan* forv. afg. Themsen 12.11. til Kemi. — *Selma Dan* forv. afg. Kbhvn. 10.11. til Grønland. — *Stina Dan* forv. afg. Kemi 9.11. til Mäntyluoto. — *Ulla Dan* ank. Themsen 5.11., derefter Amsterdam.

Mototramp

Stensby afg. Christmas Island 2.11. til Fremantle. — *Tureby* ank. Cork 6.11., forv. afg. 11.11. til Swansea. — *Vedby* afg. Fremantle 1.11. til Christmas Island.

Myren

Asbjørn ank. Leixoes 8.11. — *Astrid* forv. ank. Brevik 9.11. — *Birte* afg. Sukkertoppen 5.11. til Godthaab. — *Chr.*

Sass forv. ank. Manchester 10.11. — *Clara* afg. Mariager 9.11. til Stettin. — *Stal* ank. Rouen 5.11.

Norden

Norden afg. Cape Town 26.10. til Baltimore. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Aalborg. — *Nordkyn* forv. ank. Antwerpen 9.11., derefter Rotterdam, Marseille, Genoa o. v. — *Nordpol* ank. Lobito 6.11. — *Nordvest* ank. Middlesbrough 4.11., derefter Antwerpen, Rotterdam, Marseille.

Orient

Astoria afg. Auckland 9.11. til Nauru. — *Westralia* ank. Baltimore 4.11.

Pacific

London ank. Maracaibo 6.11. — *Oslo* afg. Zonguldak 9.11. til Nordamerika. — *Paris* ank. Zonguldak 7.11.

Progress

Absalon ank. 6.11. til Stettin. — *Elisabeth Nielsen* ank. 28.10. til Turkey. — *Ellen Nielsen* forv. afg. fra Themsen 9.11. — *Fylla* ank. Gdansk 7.11. — *Henry Tegner* forv. ank. St. Malo 8.11. — *Hugo Nielsen* afg. 6.11. fra Cypren til Triest. — *Karen* pass. Gedser 8.11. p. v. t. Delfzijl. — *Margrete* ank. 6.11. til Aalborg. — *Marianne* forv. ank. 9.11. til Nantes. — *Marx* afg. Mäntyluoto 5.11. — *Polly* ank. Tyne 5.11. — *Rigmor* ank. 7.11. til Stettin. — *Sophie* afg. 5.11. fra Rostock. — *Thyra* ank. 1.11. til Ostende. — *Valborg Nielsen* afg. 29.10. fra Hartlepool.

Torm

Herdis ank. Tacoma 2.11. — *Olga S.* forv. afg. Hamborg 8.11. til Piræus. — *Gerd* forv. ank. Recife 11.11., derefter Victoria. — *Tekla* forv. ank. Buenos Aires 9.11., derefter Montevideo. — *Agnete* forv. ank. Santos 9.11., derefter Rio de Janeiro. — *Kirsten* forv. ank. Trieste 10.11., derefter Piræus. — *Gertrud* afg. Desendo 29.10. til Callao. — *Ragnhild* forv. afg. Esbjerg 10.11. til Montevideo. — *Helvig* forv. afg. New York 10.11. til Trinidad. — *Thyra S.* ank. Alexandria 7.11. derefter Neapel. — *Gyda* ank. Bagnara 7.11. — *Anne* forv. afg. London 9.11. til Hull. — *Hilde* ank. Göteborg 6.11., derefter Gdansk. — *Aslaug* forv. afg. Ardrossan 9.11. til Patras. — *Gudrun* forv. afg. Emden 8.11. til Södertälje. — *Alice* forv. afg. Genoa 8.11. til Livorno. — *Gunhild* afg. Oscarshavn 5.11. til Calais.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Rouen 6.11. til Casablanca. — *Otto Petersen* afg. Jacobstad 5.11. til Calais. — *P. N. Damm* afg. Delfzijl 5.11. til Lissabon. — *Svend Pii* ank. Helsingør 5.11.

Ø. K.

Annam ank. Cairns 29.10., derefter U.K. og Gdynia. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* ank. Yokohama 5.11., derefter Manila og Singapore. — *Danholm* pass. Ceylon 30.10. til Bahrein. — *Erria* afg. Port Hueneme 1.11. til Panama Canal. — *Falstria* pass. Cape Race 6.11. til New York. — *Fernmoor* afg. Penang 8.11. til Colombo og Aden. — *Fionia* ank. Bhavnagar 7.11., derefter Colombo. — *India* ank. Århus 3.11., derefter Gdynia og Kbhvn. — *Java* ank. Kbhvn. 23.10., derefter Østersøhavne. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 8.11. — *Kambodia* ank. Kobe 1.11., derefter Hongkong og Manila. — *Kina* afg. Townsville 7.11. til Cairns og Brisbane. — *Korea* ank. Penang 8.11., derefter Singapore. — *Lalandia* pass. Guardafui 7.11. til Colombo og Penang. — *Malacca* afg. Christobal 5.11. til Los Angeles. — *Malaya* ank. Gdynia 7.11., derefter Kbhvn. — *Manchuria* ank. London 4.11., derefter Antwerpen og Rotterdam. — *Meonia* ank. Bangkok 28.10., derefter Singapore. — *Mongolia* ank. Kbhvn. 4.11., derefter Göteborg og Oslo. — *Morelia* afg. Penang 5.11. til Colombo og Aden. — *Nikobar* afg. San Francisco 7.11. til Colombia River. — *Nordkyn* ank. Hamburg 5.11., derefter Antwerpen og Rotterdam. — *Nordvest* ank. Middlesbrough 4.11., derefter Antwerpen. — *Selandia* afg. Beyrouth 7.11. til Genoa og London. — *Serampore* ank. Manila 5.11., derefter andre philippinske havne. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Madras og Colombo. — *St. Jan* ank. Chittagong rhed 1.10. — *St. Thomas* afg. Calcutta 8.11. til Rangoon. — *Tahsis* ank. Vancouver 3.11. — *Tantara* ank. Vancouver 11.10. — *Tranquebar* afg. Antwerpen 8.11. til Rotterdam og Marseilles.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariusen«

Telefon Central 12057

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRERNorsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 3. November 1949.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sokundor, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
91.....	1863, 1864.	125.....	1842, 1853.
93.....	1863, 1864.	126.....	1842.
94.....	1863, 1864.	140.....	1841, 1842, 1853, 1854, 1869.
100.....	1853, 1854, 1869, 1872.	141.....	1842, 1853, 1854, 1869.
101.....	1856.	142.....	1842.
102.....	1856, 1872.	143.....	1842.
103.....	1853, 1854, 1869.	150.....	1853, 1854.
104.....	1856, 1859, 1861, 1862.	161.....	1841, 1871.
106.....	1856.	180.....	1853, 1870.
112.....	1853, 1869.	181.....	1870.
114.....	1854.	185.....	1837.
116.....	1851.	187.....	1841.
116 B.....	1851.	201.....	1870.

Med dette nummer følger:

Månedsoversigt Nr. 11.

Rettelsesblad Nr. 191 (Rute 25).

Corrections to Nemedri (ending 15. October 1949).

Rettelsesblad Nr. 172 udgår.

I. Østersøen.**1835. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.**

Tidspunkt. 14.—18. November 1949, hver dag Kl. 0800—1600; den 16. November tillige Kl. 1900—2200.

Position. Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23°, og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,6 sm N. for Vitemölla) går i retning 134°.

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 43/2424. Stockholm 1949.)

1836. Tyskland. Fehmarnsund. Kabelområde. Forbud mod ankring.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Et kabelområde er etableret i Fehmarnsund og begrænses mod E. af en linie mellem punkterne:

- a) 54° 24' 12" N. 11° 07' 37" E.
- b) 54° 23' 32" N. 11° 07' 29" E.
og mod W. af en linie mellem punkterne:
- c) 54° 23' 37" N. 11° 06' 36" E.
- d) 54° 24' 24" N. 11° 06' 47" E.

(N. f. S. Nr. 42/3000. Hamburg 1949.)

1837. Tyskland. Kieler Bugt. Gabels Flak W. Vrag afmærket.

Position. 54° 31' 45" N. 10° 19' 18" E.

Detaller. Et vrag, over hvilket mindste dybde er 4,5 m, og som er sunket på ovennævnte plads, er afmærket med en grønmalet lystønde (spidstønde), som er forsynet med W.-topbetegnelse, og som viser grønt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s. Lystønden er udlagt 30 m W. for vraget.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 42/3001. Hamburg 1949.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1838. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt slukket.**

Position. 56° 02' (37") N. 12° 37' (13") E.

Detaller. Fyret på Helsingør Nordhavns S.-moles hoved er midlertidigt slukket.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1839. Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/73 1949 udgår.

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

Detaller. Dybden i Kronløb til Københavns havn er atter normal, 10 m, i hele løbets bredde.

(Havnekaptajnen, Københavns havn, 28. Oktober 1949.)

1840. Danmark. Sundet. København havn. Sydhavnen. Skibsskrog fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1152 1949 udgår.

Position. 55° 39' (47") N. 12° 34' (22") E.

Detaller. Det i Københavns Sydhavn på ovennævnte plads på grunden W. for 7,5 m løbet henlagte skibsskrog er atter fjernet.

(Havnekaptajnen, Københavns havn, 28. Oktober 1949.)

1841. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned Sund. Stærkstrømsluftledning etableres. Advarsel.*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1156 1949.*Position.* 55° 00' (03") N. 11° 53' (12") E.*Detaller.* På ovennævnte plads samt ved W.-siden af Masnedøværket er opført to master til stærkstrømsluftledninger.

Overførelsen af luftledningerne sker ved hjælp af 12 nedrammede pæle med trisser, der anbringes i vandet uden for sejløbet imellem de to master, samt ved 6 pæle med trisser N. for N.-ligste mast. Endvidere anbringes under arbejdets udførelse 2 pramme, 1 i hver side af sejløbet; afstanden mellem prammene bliver c. 40 m. Prammene fjernes om natten.

Arbejdet, der vil vare c. 14 dage, agtes påbegyndt 7. November 1949 eller snarest derefter. Så længe arbejdet foregår, er sejløbet lukket om dagen, men vil kunne åbnes for et skib, der skal igennem, ved at lade den ledning, med hvilken der arbejdes, synke til bunds i renden imellem prammene.

Når luftledningerne er etableret, vil mindste højde under dem være 37 m.

Kort Nr. 161, 140 og 187.*Publikationer.* Danske Lods III, side 225 og 226. Havnelods, side 212.

(S. E. A. S., 26. Oktober 1949.)

1842. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved fyr. Fyrkarakter forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1833 1949.*Position.* 55° 17' 25" N. 10° 51' 19" E.*Detaller.* Knudshoved fyr er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast lys til at vise hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 10^s, lys 6^s, mørke 4^s. I øvrigt er fyret uforandret.*Kort* Nr. 143, 141, 142, 140, 125 og 126.*Publikationer.* Danske Lods III, side 83. Fyrfort. Nr. 507.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1843. (T). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Albuens forfyr væltet.*Position.* 54° 50' (11") N. 10° 58' (20") E.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1844. (T). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Lango bagbåke væltet.*Position.* 54° 49' (07") N. 10° 59' (56") E.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1845. (T). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Trælleholm bagbåke væltet.*Position.* 54° 49' (51") N. 11° 07' (00") E.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1846. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Rudkøbing Løb N. lystonde midlertidigt slukket.*Position.* 54° 58' (52") N. 10° 43' (09") E.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1847. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige indsejling. Middelgrund lystonde midlertidigt slukket.*Position.* 55° 01' (18") N. 10° 41' (01") E.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1848. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyh. Oplysning om dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 42/1735 1949 udgår.*Position.* c. 54° 51' N. 10° 33' E.*Detaller.* Ved kontrolmålingen af sejløbet i Klørdyh den 30. Oktober 1949 fandtes dybden at være aftaget til 1,9 m.

(Fyrdirektoratet, 31. Oktober 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1849. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. I dagene 9., 11., 21.—26. og 28.—30. November samt 5.—7. og 12.—15. December 1949, hver dag Kl. 0800—1600, lørdag den 26. November dog Kl. 0800—1300.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra Melby-Tollerup overdrev. Skydeområdet på søen, der i skydetiden er afspærret for al sejlads, begrænses af en linie gennem følgende punkter:

1. 56° 01',0 N. 11° 58',3 E., på kysten ved Liseleje.
2. 56° 02',1 N. 11° 55',3 E.
3. 56° 03',6 N. 11° 57',8 E.
4. 56° 03',6 N. 12° 02',6 E.
5. 56° 02',5 N. 12° 02',0 E., på kysten ved Tisvilde Hegn.

Ann. Skydeområderne er ikke afmærket.

Under skydningerne vil der være hejst talstænder 7 på to flagstænger, en i Liseleje plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m E. for Liseleje, og en i den W.-lige ende af Asserbo plantage, c. 700 m fra kysten og c. 900 m SW. for Stængehuset.

Højeste ordinat: 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjællandsko division, 27. Oktober 1949.)

1850. Danmark. Isefjord. Gravet rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1698 1949.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 29. Oktober 1949 fandtes dybden ikke at være under 7,2 m undtagen enkelte steder ved W.-kanten af renden, tæt ved de røde vagere, hvor dybden er 6,9 m.

(Hundsted lodseri, 29. Oktober 1949.)

1851. (P). Danmark. Isefjord. Lynæs havn. Fyr forandres.

Position. 55° 56' (28") N. 11° 52' (16") E., på W.-molens hoved.

Detaller. Lynæs Havn fyr, på ovennævnte plads, forandres således, at grænsen mellem den røde og hvide vinkel (i pejling 55°) ændres til pejling 45°, hvorved at den hvide vinkel leder klar af Lynæs Sand.

Kort Nr. 116 B og 116.

Publikationer. Havnelods, side 205 (planen). Fyrfort. Nr. 290.

(Marineministeriet, 26. Oktober 1949.)

1852. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 9., 15., 22.—26. og 30. November samt 2.—3., 5.—10., 12.—15. og 19.—20. December 1949, hver dag Kl. 0900—1500, den 13. December tillige 1900—2300.

Position. Krøblingebakke: c. 55° 52',7 N. 11° 57',2 E.

Nissebakker: c. 55° 53',0 N. 11° 56',1 E.

Detaller. Isefjord afspærres under skydningen således:

Fra Hornsherreds kyst stik E. for Alholm S.-spids—S.-spidsen af Alholm, herfra stik W. til 1,8 km fra Alholm S.-spids, herfra c. 3,3 km til et punkt c. 9,8 km W. for Louiseholm, herfra stik S. c. 2,7 km, og herfra til kysten c. 1200 m W. for Hulevanggaard.

Under skydning den 9., 15., 22. og 30. November samt 2.—3., 5.—6., 12.—15. og 19.—20. December er der hejst kugler på Krøblingebakke, på en mast c. 1100 m S. for Nissebakker og på en mast c. 400 m N. for Nissebakker; under natskydningen den 13. December vil kuglerne være erstattet af røde lanterner. Den 23.—26. November og 7.—10. December er der hejst spunsflag på Krøblingebakke, på Troldehøj (c. 500 m SE. for Troldegård), på observationstårnet ved møllen (c. 1400 m NNW. for Christiansminde), på Julianehøj (c. 500 m N. for Jægerspris hovedgård) og på Carolinehøj (c. 500 m NW. for Draaby kirke).

De afspærrede områder på søen er ikke afmærket.

Højeste ordinat: 2000 m.

(Lejrinspektøren ved sjællandske division, 26. Oktober 1949.)

1853. Danmark. Kattegat S.-lige del. Falske Bolsaks. Midlertidigt udlagt spirtønde ombyttet med spidstønde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1480 1949.*Position.* c. 55° 43',2 N. 10° 43',5 E.*Detaller.* Den på pladsen for Falske Bolsaks lys- og klokketønde midlertidigt udlagte røde spirtønde er ombyttet med en rødmalet spidstønde med 3 opadvendte koste.*Kort* Nr. 112, 141, 103, 140, 150, 125, 100 og 180.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1854. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyns Hoved N. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1813 1949 udgår.*Position.* 55° 40' (00") N. 10° 36' (33") E.*Detaller.* Vraget af m/s *Casana*, der er sunket på ovennævnte plads i 23 m vand, og over hvilket mindste dybde er 4,6 m, er afmærket med en vravgager med 1 grønt flag, udlagt 80 m SW. for vraget.*Kort* Nr. 114, 141, 103, 140, 150 og 100.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1855. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige del. Gylling Næs E. Søgrund. Somærke ikke på plads.*Position.* c. 55° 50',4 N. 10° 16',5 E.*Detaller.* Søgrund røde spidstønde med 1 opavendt kost er ikke på plads.

(Marineministeriet, 31. Oktober 1949.)

1856. Danmark. Kattegat. Limfjorden E.-lige anduvning. Pulle fundet.*Position.* 56° 57' (26") N. 10° 23' (52") E., c. 100 m S. for fyrlinien over Hals Barre gravede rende.*Detaller.* En pulle med en udstrækning af 10—15 m og med en mindste dybde af 5,4 m er fundet på ovennævnte plads.*Kort* Nr. 106, 104, 101 og 102.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1857. Sverige. Kattegat. Göteborg havn. Oplysning om dybde.*Position.* c. 57° 42' N. 11° 56' E.*Detaller.* I Sannegårdshamnens E.-lige del, ved kajpladserne 146—147, er dybden forøget til 7,5 m ved middelvandstand.

Ved kajpladserne 144—145 er vanddybden 7,5 m, og ikke som tidligere angivet 8 m.

(U. f. s. Nr. 43/2436. Stockholm 1949.)

1858. Danmark. Limfjorden. Løgstør Rende W. Skibsfartshindring.*Position.* Løgstør lystønde: 56° 57' (35") N. 9° 09' (32") E.*Detaller.* To røspiraler er faldet overbord fra et skib i forvandet mellem Løgstør lystønde og den røde to-kost ved Løgstør Rende. Største dimension på spiralerne er 4,6 m.

(Marineministeriet, 28. Oktober 1949.)

1859. Danmark. Limfjorden. Løgstør Bredning. Livø N. Vrag afmærket.*Position.* 56° 55' (51") N. 9° 05' (22") E.*Detaller.* Vraget af et luftfartøj, over hvilket mindste dybde er 6,5 m, og som er sunket på ovennævnte plads, er afmærket med en vager med grøn stage, udlagt tæt ved vraget.*Kort* Nr. 104.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1860. Danmark. Limfjorden. Tisted. Havnearbejder påbegyndt. Advarsel.*Position.* Tisted: c. 56° 57',2 N. 8° 42',0 E.*Detaller.* Tværmolen i Tisted inderhavn ved Vesterhavn bliver fjernet. Det henstilles til de sefarende at anløbe havnen med forsigtighed. Yderenden af tværmolen afmærkes om dagen med et grønt flag og om natten med en grøn lanterne.*Publikationer.* Havnelods, side 311 (planen).

1861. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroens gennemsejling. Nyt fyr etableret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 17/796 1949.*Position.* c. 56° 35' N. 8° 34' E.*Det* i ovennævnte, tidligere E. f. S. nævnte nye fyr på den NE.-lige del af lederværket S. for Oddesundbroens pille Nr. 7, der skal vise rødt og grønt, fast lys, er nu anbragt på sin plads og vil blive tændt den 15. November 1949.

Broens øvrige fyrbelysning forbliver uforandret.

Kort Nr. 104.*Publikationer.* Danske Lods II, side 50. Fyrfort. Nr. 103 B.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 27. Oktober 1949.)

1862. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen S.-lige anduvning. Sunddraget S. Opgrunding af farvandet. Sømærke udlagt.*Position.* 56° 34' (38") N. 8° 33' (29") E., c. 250 m 222° fra Oddesund Bro vinkelfyr.*Det* har vist sig, at landgrunden S. for Sunddraget ved Oddesundbroen har skudt sig ud i farvandet c. 40 m S. for den i søkortet angivne 4 m kurve, har man af hensyn til sejladsen gennem Oddesundbroen udlagt en hvid stage med 1 halmvisk på ovennævnte plads, tæt S. for grunden i c. 4 m vand.*Kort* Nr. 104.*Publikationer.* Danske Lods II, side 50. Søm.fort. side 25, Nr. 12 A.

(Fyrdirektoratet, 25. Oktober 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1863. Danmark. Horns Rev. Sømærke genudlagt,***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/922 1949.*Position.* c. 55° 31',2 N. 7° 52',4 E.*Det* Munk røde spidstønde med 3 opadvendte koste er atter udlagt på ovennævnte plads.*Kort* Nr. 94, 93 og 91.

(Marineministeriet, 31. Oktober 1949.)

1864. Danmark. Nordsøen. Horns Rev. Vyl. Sømærke genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/922 1949.*Position.* c. 55° 26',6 N. 7° 50',2 E.*Det* Vyl hvide stumpstønde med 1 nedadvendt kost er atter udlagt på plads.*Kort* Nr. 94, 93 og 91.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1865. Holland. Rotterdam. Afmagnetiseringsanlæg atter i virksomhed.*Position.* c. 51° 53',4 N. 4° 26',4 E.*Det* Efter afsluttede eftersynsarbejder er afmagnetiseringsanlægget atter i virksomhed og kan nu benyttes af skibe af indtil 17,6 m bredde.

(N. f. S. Nr. 42/2053. Hamburg 1949.)

1866. Holland. Hoek van Holland anduvning. Oplysning om vrage.*Position.* Se nedenfor.*Det* På nedennævnte pladser findes vrage, over hvilke mindste dybde er som vedføjet:

a) 51° 58' 54" N. 4° 02' 00" E. — 7,5 m.

b) 51° 58' 35" N. 4° 03' 09" E. — 2,3 m.

(B. a. Z. Nr. 241/3386. 's-Gravenhage 1949.)

1867. Belgien. Ostende fyr genopført.*Position.* 51° 14' 14" N. 2° 55' 46" E.*Det* Ostende fyr er genopført og tændes den 1. November 1949. Fyret vil vise hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 10 s, blink 0,25 s, mørke 1,42 s, blink 0,25 s, mørke 1,42 s, blink 0,25 s, mørke 6,41 s. Flammens højde: 65 m. Synsvidde: 22 sm.

Når Ostende fyr tændes, slukkes det midlertidigt oprettede fyr.

(A. a. N. Nr. 306. Bruxelles 1949.)

1868. England E.-kyst. East Swin. Oplysning om vrage.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. På nedennævnte pladser findes vrage, over hvilke mindste dybde er som vedføjet:

a) 51° 46' 00" N. 1° 28' 16" E.— 13,4 m.

b) 51° 45' 50" N. 1° 27' 04" E.— 18,0 m.

2. Angivelsen i kortet af vrage på c. 51° 46' 15" N. 1° 28' 40" E. skal udtages.

(N. t. M. Nr. 2213. London 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1869. Danmark. Kattegat S.-lige del. Rute 25. Falske Bolsaks NE. Sømærke ombyttet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1632 1949 og rutemeddelelse Nr. 270.*Position.* c. 55° 43',4 N. 10° 44',6 E.*Detaller.* Lysspirtønden på ovennævnte plads, i rute 25, punkt 15, er ombyttet med en rødmalet lystønde, mærket 15, der ligesom den tidligere lysspirtønde viser hvidt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s.*Kort* Nr. 112, 141, 103, 140 og 100.

(Marineministeriet, 30. Oktober 1949.)

1870. Polen. Ruten Swinemünde E. Afmærkning forandret.I. *Position.* Lystønden Swinoujscie 1: 54° 25' 36" N. 15° 24' 00" E.*Detaller.* Lystønden på ovennævnte plads har forandret fyrkarakter og viser nu hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 22^s, blink 2^s, mørke 4^s, blink 2^s, mørke 4^s, blink 2^s, mørke 8^s.II. *Ny position.* Lystønde 9: 54° 09' 12" N. 14° 43' 54" E.*Detaller.* Lystønden på ovennævnte plads er ombyttet med en rød- og hvidmalet lystønde (cigarformet), der viser hvidt et-blink, og som er udlagt på ovennævnte nye position.III. *Position.* Lystønde 10 A: 54° 07' 57" N. 14° 38' 18" E.*Detaller.* Lystønden på ovennævnte plads er nu en rødmalet lystønde (cigarformet), som viser hvidt et-blink.IV. *Position.* Lystønde 11: 54° 06' 06" N. 14° 32' 58" E.*Detaller.* Lystønden på ovennævnte plads er nu en rød- og hvidmalet lystønde (cigarformet), som viser hvidt et-blink.V. *Position.* Lystønde 12: 54° 04' 30" N. 14° 27' 45" E.*Detaller.* Lystønden på ovennævnte plads viser nu hvidt gruppe-blink, tre-blink. I øvrigt uforandret.VI. *Position.* 54° 02' 11" N. 14° 20' 13" E.*Detaller.* Vraglystønden ved vraget af *Ruthgeiss* på ovennævnte plads er nu en grønmalet lystønde (cigarformet), der viser grønt et-blink.VII. *Position.* 53° 56' 36" N. 14° 16' 24" E.*Detaller.* Vraglystønden ved vraget af en motorbåd på ovennævnte plads har forandret fyrkarakter til grønt, fast lys. I øvrigt uforandret.*Kort* Nr. 201, 180 og 181.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 33/138. Gdynia. 1949.)

Tillæg.

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

1871. Danmark. Smaalandsfarvandet. Søndre Løb. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 43/1795 og 44/1810 1949 udgår.

Positioner. Søndre-Stenkar, E.-ligste hvide stage med halmvisk: $54^{\circ} 57'$ ($51''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($18''$) E.

Tærø N. hvide stage med halmvisk: $54^{\circ} 57'$ ($49''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($36''$) E.

Detaller. 1. Søndre-Stenkar E.-ligste hvide stage med 1 halmvisk på ovennævnte plads er flyttet 120 m i E.-lig retning.

2. Tærø N. hvide stage med 1 halmvisk er inddraget.

Kort Nr. 161.

Publikationer. Danske Lods III, side 231. Søm.fort. side 89, Nr. 18 og 25.

(Fyrdirektoratet, 2. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1872. Danmark. Kattegat. Anholt havn W. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1815 1949.

Position. c. $56^{\circ} 43',1$ N. $11^{\circ} 29',1$ E.

Detaller. Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede vrage af motorgaleasen *Najaden*, er inddraget.

Kort Nr. 102 og 100.

(Fyrdirektoratet, 2. November 1949.)

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

1873. Danmark. Sundet. Rute 32. Lys- og klokketønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1666 1949 udgår.

Position. c. $55^{\circ} 44',3$ N. $12^{\circ} 41',3$ E.

Detaller. Lys- og klokketønden i rute 32, punkt 21, der er forsynet med automatisk klokke, er atter udlagt på plads. Den midlertidigt udlagte, almindelige lys- og klokketønde er inddraget.

(Fyrdirektoratet, 2. November 1949.)

Månedsoversigt Nr. 11

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

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København 3. November 1949.

- 1949** **Danmark.**
- 28/1215 Fortegnelse over vræg og skibsfærtshindringer 1939—1949 i *danske* og nærliggende farvande.
8/447 Regler for ombytning af afmærkningen ved *danske* minestrøgne ruter med vintersømærker under eventuelle isforhold.
- 21/922 }
29/1268 }
32/1376 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i *danske*
40/1646 } farvande.
41/1704 }
45/1863 }
45/1864 }
- 33/1392 Minefaron i *danske* farvande. Advarsel.
- 1949** **I. Østersøen.**
- 1/3 }
25/1092 } Østersøen E. for *Trelleborg-Wismar*. Oplysning om minefrie og minefarlige områder.
1/7 } *Danmark. Gedser* ændvning. *Rødsand Rende*. Oprensningsarbejder. Oplysning om afmærkning.
- 1/10 }
22/968 } *Danmark. Bornholm. Ronne*. Havnearbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt.
27/1180 } Advarsel.
- 42/1725 } *Danmark. Bornholm W.-kyst. Ronne Havn* bagfyr. Fyrkarakter midlertidigt forandret.
6/354 } *Danmark. Bornholm E.-kyst. Neksø* havn. Reparationsarbejder. Midlertidig lukning af havnebassin.
- 40/1634 *Danmark. Bornholm. Raghhammer Odde*. Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/12 }
19/843 } Østersøen. *Christiansø E.* Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning.
1/13 } *Sverige. Østersøen*. Advarsel mod ankring og fiskeri.
45/1835 } *Sverige. Kivik N.* Skydeøvelser.
1/14 } *Sverige. Karlshamn* indsejling. *Karlshamn* afmagnetiseringsstation. Forbudt område. Sejladsforskrift.
- 1/15 } *Sverige. Utlängan—Falsterborev.* Farvandet ud for *Karlskrona*. Ankringsforbud.
22/970 } *Sverige. Öland S.* Bundfast fyr på *Ölands södra grund* under opførelse.
1/16 } *Sverige. Golland. Fårösund S.*-lige indsejling. *Slite* indsejling. Mineområder. Ankringsforbud.
- 1/18 } *Sverige. Stockholms Skærgård.* Forbudt område.
1/19 } *Sverige. Stockholms Skærgård.* Mineområder. Ankringsforbud.
1/20 } *Sverige. Bottniske Bugt. Gävle.* Mineområde. Ankringsforbud.
1/21 } *Sverige. Bottniske Bugt.* Farvandet ud for *Sundsvall* og *Härnösand*. Mineområder. Ankringsforbud.
- 1/22 } *Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn* indsejling. Mineområde. Ankringsforbud.
1/23 } *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.*-lige indløb. *Tjuvholmssundet*. Ankringsforbud.
25/1098 } *Finland.* Oplysning om minefrie og minefarlige områder ved *Finlands* kyster.
1/24 } *Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Märket* fyr. Sejlåvisning.
25/1101 } *Finland. Finske Bugt. Porkala Omraadet S.* Oplysning om afmærkning.

1949

- 1/26 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos.* Forbudt områdes grænser forandret.
- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt.* Ankringsforbud.
- 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt område.
- 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Seskær S.* Ankringsforbud.
- 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE.* Ankringsforbud.
- 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt.* Forbud mod ankring og fiskeri.
- 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn.* Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
- 36/1499 } U.S.S.R. *Estland. Dagø N. og NW.* Oplysninger om fyr og lystønder.
- 39/1601 }
- 1/33 U.S.S.R. *Letland. Libau* anduvning. Forbudt område.
- 9/489 Polen. *Gdynia Rød.* Frigivet område. Ankringsforbud.
- 1/34 Polen. *Gdynia Havn.* Forbud mod sejlads.
- 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn.* Sejlanvisning.
- 29/1274 Polen. *Kolberg W. Øvelsesområde.* Advarsel.
- 1/37 *Kielerkanalen. Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.*
(Se endvidere sidste afsnit).

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

- 1949
- 45/1838 Danmark. *Sundet. Helsingør Nordhavn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn.* Oplysning om midlertidige havnefyr.
- 16/783 }
- 41/1720 Danmark. *Sundet. København—Klampenborg.* Afmærkning for rute fart inddraget for vinteren. *Bellevue Anlægsbro* fyr slukket.
- 44/1806 Danmark. *Sundet. Middelgrundts Fort.* Tågesignal forandres.
- 2/72 Danmark. *Sundet.* Grænser for losseplads forandret.
- 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn.* Svajepæl ikke på plads.
- 44/1807 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Trekrøner SW.* Oplysning om grund.
- 40/1669 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Langebro S.* Midlertidig aflysning af trafik.
- 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort* fyr midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
- 2/76 Danmark. *Sundet. København. Provostenshavn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
- 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Aflandshage.* Skydeøvelser.
- 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmø havn.* Lys- og klokketønde og lystønde midlertidigt inddraget.
- 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bogestrøm* gravede rønde. Mindre sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E.* Kapsojladsmærker udlagt.
- 44/1811 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet rønde over *Tolkebarren.* Oplysning om dybde.
- 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 40/1638 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Masnedsundbroen.* Duc d'alber opføres.
- 45/1841 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund.* Stærkstrømsluftledning etableres. Advarsel.
- 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.-lige del.* Dybde aftaget.
- 31/1331 Danmark. *Store-Bælt. Omø havn.* Havnearbejder iværksættes.
- 45/1843 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Albuén* forfyr væltet.
- 45/1844 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Lango* bagbåke væltet.
- 45/1845 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Trælholm* bagbåke væltet.
- 37/1537 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Rudkobing.* Havnearbejder. Advarsel.
- 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige* anduvning. Oplysning om grund. Sejlansvisning.
- 45/1848 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om dybde.
- 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
- 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
- 39/1606 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Nyt fyr tændt.
- 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding. Havnearbejder.* Advarsel.
- 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Fons Vig W.* Minefare. Spærret område.
- 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/103 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
- 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* indsejling. Undervandshindring rapporteret.
- 40/1641 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* anduvning. *Sonderstrand* fyr upålideligt.
- 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mommark NE.* lystønde midlertidigt forandret.
- 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelling Bugt.* Vragområde afmærket.
(Se endvidere sidste afsnit.)

1940

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskib ombyttet med reservofyrskib.
 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionslosseplads i uorden.
 41/1896 } Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
 45/1840 }
 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirone og radiofyr midlertidigt udo af virksomhed.
 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
 45/1850 Danmark. Isefjord. Gravede rende over *Lynæs Sand*. Oplysning om dybde.
 2/111 Danmark. Isefjord. *Lynæs* havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1402 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. *Frederiksværk* indsejling. Ledebank væltet.
 25/1115 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde havn. Ledefyr oprettes.
 45/1852 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 2/114 Danmark. Isefjord. *Vellerup Vig*. *Egholm* bro delvis ødelagt.
 2/121 Danmark. Kattegat. *Odden* kirke W. Minefare.
 2/122 Danmark. Kattegat. *Samsø* NE. *Bosserne*. Hus ødelagt.
 23/1029 Danmark. Kattegat. *Neksø Bugt*. *Havnso*. Havnearbejder påbegyndt.
 32/1374 Danmark. Kattegat. *Juelsminde* havn. Havnefyr slukket indtil videre.
 2/127 Danmark. Kattegat. *Aarhus*. Oplysning om havnearbejder. Sejlansvisning.
 2/128 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. Midtermolon. Bolværkskred. Afmærkning udlagt.
 16/771 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. *Østre Mole* NNE. Dybde formindskes.
 10/641 Danmark. Kattegat. *Aarhus havn*. *Bassin IV*. Havnearbejder.
 28/1233 Danmark. Kattegat. *Egens Vig*. *Nappedam* bro midlertidigt uanvendelig.
 2/132 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/133 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Oplysning om dybde.
 6/400 Danmark. Kattegat. *Randers Fjord* anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-sømærke.
 27/1193 Danmark. *Mariager Fjord*. *Hadsund* jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.
 2/136 Danmark. Kattegat. *Aalborg Bugt* fyrskib—*Hals Barre* fyr. Oplysning om lods.
 28/1234 Danmark. Kattegat. *Læsø N.* fyrskib—*Skagens Rev* fyrskib. Spirtønder udlagt for minestrykning.
 2/139 Danmark. Kattegat. *Skagen—Læsø* N. Oplysning om lods.
 3/254 Danmark. Kattegat. *Skagens havn*. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetågesignal.
 2/140 Danmark. Kattegat. *Grenen* E. Oplysning om miner.
 2/144 Sverige. Kattegat. *Skagerrak*. Advarsel mod ankring og fiskeri.
 28/1236 Sverige. Kattegat. *Göteborg* SW-lige indsejling. *Sänkberget* lys- og klokketønde midlertidigt inddraget.
 2/145 Sverige. Kattegat. *Göteborg* havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
 2/147 Danmark. *Limfjorden* E.-lige indløb. Løbet over *Hals Barre*. Søndforskydning.
 22/1004 Danmark. *Limfjorden* E.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
 17/796 } Danmark. *Limfjorden* E.-lige indløb. Pæle med radarreflektorer forsøgsvis opsat.
 43/1771 }
 2/146 Danmark. *Limfjorden* E.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
 1/49 } Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg* havn. Oplysning om flydedokker.
 35/1482 }
 25/1121 } Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg* havn. Havnearbejder udføres.
 35/1483 }
 29/1260 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg*. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlads under visse brofag.
 2/148 Danmark. *Limfjorden*. *Aalborg—Løgstør*. *Bejstrup Løb*. Oplysning om dybde.
 2/150 Danmark. *Limfjorden*. *Nibe* indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
 2/151 Danmark. *Limfjorden*. *Aggersundbroen* W. Dybde i W.-side af svæjbassin aftaget.
 2/152 Danmark. *Limfjorden*. *Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/153 Danmark. *Limfjorden*. *Løgstør Grunde*. Oplysning om dybde i gravede rende.
 45/1858. Danmark. *Limfjorden*. *Løgstør Rende* W. Skibsfartshindring.
 1/59 Danmark. *Skive Fjord*. *Båke* væltet.
 45/1860 Danmark. *Limfjorden*. *Tisted*. Havnearbejder påbegyndt. Advarsel.
 2/157 Danmark. *Limfjorden*. *Mors*. *Ørøde* skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
 2/158 Danmark. *Limfjorden*. *Vilsundbroen*. Passage vanskelig.
 2/159 Danmark. *Limfjorden*. *Vilsund* anlægsbro (lossebroen) beskadiget.
 39/1616 Danmark. *Limfjorden*. *Tyborøn Kanal*. *Kobberø Lob*. Afmærkning indtil videre ikke i orden.
 18/825 Danmark. *Limfjorden*. *Tyborøn*. Oplysning om havnearbejder.
 41/1707 Danmark. *Limfjorden*. *Tyborøn Kanal*. Vandstand.
 2/165 Skagerrak. Losseplads for ammunition.
 2/170 Sverige. *Skagerrak*. *Grebbestad*. Midlertidigt radiofyr.

(Se endvidere sidste afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1949
 3/212 *Grønland W.-kyst. Godthaab anduvning. Koekoerne. Agtorssuit fyr tændt, men i uorden. Advarsel.*
 26/1165 *Grønland W.-kyst. Sukkertoppen. Midlertidige ledobåker opført.*
 3/213 *Nordsøen. Jylland W.-kyst. Oplysning om minefarligt område (NEMEDRI-område 12).*
 3/214 *Danmark. Jylland W.-kyst. Mineområde. Forbud mod sejlads.*
 3/216 *Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser.*
 3/215 *Danmark. Horns Rev N. Spærret område.*
 31/1349 *Danmark. Nordsøen. Horns Rev. Esbjerg ruten. Oplysninger om Vyl fyrskib.*
 3/218 *Danmark. Fanø Bugt. Spærrede områder.*
 3/219 *Danmark. Graadyb anduvning. Sømærker udlagt.*
 18/827 *Danmark. Graadyb Barre. Oplysning om uddybningsmaskiners virksomhed.*
 38/1592 *Danmark. Gravet rende over Graadyb Barre. Oplysning om tilsanding.*
 3/221 *Danmark. Graadyb. Gravede rende. Sømærke flyttet.*
 3/222 } *Danmark. Graadyb. Torre-Bjælke S. Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-*
 4/317 } *fyr og besejling. Afmærkning midlertidigt forandret.*
 3/224 *Danmark. Graadyb. Fanø. Nordby. Oplysning om havnen.*
 3/225 *Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om dybde.*
 3/227 *Danmark. Lister Dyb. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
 3/228 *Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.*
 3/229 *Tyskland. Brunsbüttel. Oplysning om afmagnetisering.*
 2/230 *Tyskland. Helgoland. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
 3/231 } *Nordsøen. Helgoland. Bombardementsøvelser. Advarsel.*
 19/868 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
 3/232 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
 3/233 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
 33/1406 } *Nordsøen S.-lige del. Oplysninger om fyrskibene S. 2, P. 11 og P. 15.*
 33/1407 }

(Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1949
 44/1829 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske ruter.*
 26/1160 *Færøerne. Vaago. Sorvaag. Havnearbejde. Advarsel.*
 24/1087 *Færøerne. Nolsø radiofyr indtil videre ude af virksomhed.*
 26/1171 *Færøerne. Nolsø fyr og radiofyr forandres.*
 26/1172 *Færøerne. Thorshavn. Havnearbejder.*
 26/1173 *Færøerne. Østero. Fuglefjord. Havnearbejder. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1949 *Danmark.*
 4/268 *Nødmeldinger fra skibe.*
 4/269 *Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende miner og andre farer for sejladsen.*
 4/270 *Indberetning om observerede fejl ved fyrbelysning eller søafmærkning i danske farvande.*
 4/271 *Stednavne rettes i de danske søkort.*
 4/272 *Bekendtgørelse angående forbud mod sejlads, ankring og fiskeri i visse områder i danske farvande inden for linien Skagen—Kristiansand.*
 4/328 } *Oplysning om minefarligt område inden for Skagen, W.-for linien Trelleborg—Wismar*
 15/748 } *(NEMEDRI-område 50).*
 21/960 } *Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til sejlads i danske farvande.*
 20/917 *Politibekendtgørelse om forbud mod sejlads på Flensborg Fjord.*
 4/273 *Bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.*
 4/274 *Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.*
 4/275 *Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.*
 4/276 } *Oplysninger om miner i danske farvande samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.*
 4/277 } *Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.*
 16/776 } *Indskærpelse af vigopligt overfor minestrygere.*
 4/278 *Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.*
 4/279 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (navigational warnings).*
 4/280 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (mine warnings).*
 4/282

- 1949
- 4/283 Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
 4/284 Udsendelse af radiotelegrammer til *danske* skibe.
 4/285 Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
 4/286 Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske* farvande.
 8/477 Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
 6/392 Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
 9/515 Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
 13/678 Døglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
- 20/918 Vragbjærgnings- og vragsprængningsskibe. Signalvisning.
- Finland.*
- 4/288 Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
- 4/289 *Skagerruk. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
- 4/290 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængningsskibe for nær.
- Sverige.*
- 4/291 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
 4/292 *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
 4/293 Sejlads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
 4/294 Sejlanvisninger.
 4/295 Afmagnetiseringsstationer.
- Tyskland.*
- 4/296 *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

- 6/337 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI.*
 9/516 }
 6/339 } *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrogne ruter.
 6/340 } *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrogne ruter i *danske* farvande i tåge.
 30/1625 } Oplysning om bredden af de minestrogne ruter samt minestrogne områder i tilslutning til ruterne.
- 6/341 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske* fyrskibe.
 6/342 *Danmark.* Sejlads i *danske* ruter. Advarsel.
 6/343 *Østersøen W.-lige del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
 6/344 *Danmark. Østersøen.* Del af rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.
 6/345 *Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt* rute. Bredder delvis forøget.
 6/346 *U. S. S. R. Lelland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.
 45/1870 *Polen.* Ruten *Swinemünde E.* Afmærkning forandret.
 10/556 *Tyskland. Stralsund E.* ruten. Sejlanvisning.
 6/348 } *Tyskland. Stralsund N. og W.* Sejlanvisning.
 9/519 }
 28/1242 *Tyskland. Rute 1—Stralsund.* Oplysninger om afmærkning.
 6/351 *England.* Magnetiske miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.
 6/349 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af mellempunkter i skibsruiter. Advarsel.
 31/1359 *Nordsøen.* Minestrogne ruter. Sømærkers maling forandres.
 24/1088 *Nordsøen. Humber—Elbe* ruten. *P. 11* fyrskib ombyttet med reservofyrskib.

Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
på grund af tilsanding og lign.

1949		1949	
2/92	<i>Aasø bro.</i>	1/9	<i>Klintholm.</i>
2/164	<i>Agger Tange bro.</i>	34/1452	<i>Lund.</i>
2/154	<i>Amtøft bro.</i>	1/6	<i>Lundehøje.</i>
2/137	<i>Asaa.</i>	2/149	<i>Logstør.</i>
2/102	<i>Assens.</i>	2/85	<i>Masnedøværkels Havn.</i>
1/4	<i>Bagenkop.</i>	2/134	<i>Mellerup.</i>
1/11	<i>Bakkerne bådehavn.</i>	2/107	<i>Mommark.</i>
2/98	<i>Ballen bro, Fyn.</i>	39/1615	<i>Mov anlægsbro.</i>
2/97	<i>Birkholm.</i>	2/150	<i>Nibe.</i>
2/88	<i>Bisserup bro.</i>	2/118	<i>Nykøbing S.</i>
2/99	<i>Bjørnø lændingsbro.</i>	2/80	<i>Nyord.</i>
36/1510	<i>Bogense.</i>	2/119	<i>Odden.</i>
2/124	<i>Bregner.</i>	2/94	<i>Ristinge bro.</i>
2/160	<i>Dover Odde anlægsbro.</i>	28/1244	<i>Rødby Havn.</i>
2/66	<i>Espergærde.</i>	14/696	<i>Sejersø.</i>
27/1198	<i>Feggesund bro.</i>	2/141	<i>Skagen.</i>
2/130	<i>Grenaa.</i>	2/68	<i>Sletten.</i>
2/82	<i>Gronsvund (Borgsted) færgebro.</i>	2/65	<i>Snekkersten.</i>
2/135	<i>Hadsund.</i>	2/156	<i>Sønder-Draaby.</i>
2/123	<i>Havnø anlægsmole.</i>	2/70	<i>Taarbæk.</i>
2/101	<i>Hejlsminde.</i>	30/1295	<i>Tyborøn.</i>
2/63	<i>Helsingør.</i>	3/223	<i>Varde.</i>
4/297	<i>Hesnæs.</i>	2/69	<i>Vedbæk.</i>
44/1817	<i>Hirtshals.</i>	2/112	<i>Veddelev bådehavn.</i>
2/126	<i>Hov.</i>	2/106	<i>Vemmingbund bro.</i>
2/87	<i>Humblebæk.</i>	2/142	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/77	<i>Kastrup skibsbro.</i>	2/143	<i>Østerby, Læsø.</i>

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 42, dated 15th October, 1949.

[Last Corrections : Weekly Edition No. 40, dated 1st October, 1949.]

VOLUME I.

Correction No.	Page.	Correction.
1556	3	Para. 18. Degaussing. Sub-para. (f). Netherlands. Delete "Sub-para. (b) temporarily cancelled until about mid-May."
1557	7	No. 12 Danger Area. Delete position (xxiii) and substitute :— (xxiii) Lat. 52° 33' 35" N., long. 4° 11' 15" E. (xxiv) ,, 52° 30' 00" N., ,, 4° 33' 40" E. thence south along the 5-fathom line to :— (xxv) Lat. 52° 26' 00" N., long. 4° 32' 00" E. (xxvi) ,, 52° 29' 45" N., ,, 4° 10' 00" E. Renumber existing positions (xxiv) to (xxx) as (xxvii) to (xxxiii) respectively.
1558	10	DUTCH COASTAL Route. In Width, amend note to read :— Note.—That part of the route between HK 12 and TX 2 Buoys has been searched for wrecks and dangerous wrecks have been promulgated by Notices to Mariners.
1559	12	HUMBER—ELBE Route. Amend colour of P 9, P 12, P 13 and P 14 buoys to read :— R.W.V.S.
1560	18	IJMUIDEN Approach. Delete Outer Anchorage. (N.B.—The Outer Anchorage has been included in the increased width of the Dutch Coastal Route.)
1561	21	SLIJKGAT Approach. (i) Between GOEREE Light-vessel and UNMARKED position, insert :— 1, R.B.V.S. Spherical. Lat. 51° 52' 12" N., long. 3° 41' 38" E. 2, R.B.V.S. Spherical. Lat. 51° 51' 46" N., long. 3° 43' 24" E. 3, R.B.V.S. Spherical. Lat. 51° 51' 24" N., long. 3° 45' 59" E. 4, R.B.V.S. Spherical. Lat. 51° 51' 06" N., long. 3° 47' 59" E. 5, R.B.V.S. Spherical. Lat. 51° 50' 45" N., long. 3° 50' 30" E. (ii) After UNMARKED position, insert :— Thence by normal buoyage.

[Continued]

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1562	32	WAY 27a. Add to description of spar-buoy in position 56° 00' 00" N., long. 10° 30' 55" E. :—27a/3.
1563	41	GDANSK Approach. Position (iii). <i>Delete</i> number and description of buoy and <i>substitute</i> :— HL, R.W.V.S. <i>Cylind.</i> , <i>Cross topmark (Fl. 2.1 sec.)</i> . Position unaltered.
1564	42	GDYNIA Approach. (i) For "GDANSK N.W. Approach," <i>read</i> "GDANSK Approach." (ii) <i>Delete</i> "R. Buoy with ball," and <i>substitute</i> :— <i>R.W.V.S. Buoy.</i>
1565	47	TALLIN Western Approach. Position (i). <i>Amend</i> longitude to read :— 24° 20' 00" E.

VOLUME II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1566	52	Para. 18. Degaussing. Sub-para. (<i>f</i>). Netherlands. <i>Delete</i> "Sub-para. (<i>b</i>) temporarily cancelled until about mid-May."

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 270.

Rute 25.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
2	I	14	Positionen rettes til: 55° 44',2 — 10° 38',8.
2	I	15	Lysspird. rettes til Lystd.
3	II	11—12	Vrag „Hollandsk kutter“ udgår.
3	II	14—15	Vrag s/s <i>Valen</i> udgår.

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.



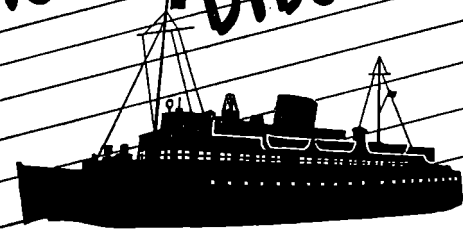

*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



GASOLIE - DIESELOLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Laboré
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Haasing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/B	Stevedore
Frederiksbavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/B	
Logster	S. Chr. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Svendborg	O. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

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 8,3 m. Ved Enghave Brygge 6,5 m, ved Teglhøimen 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 + 13 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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 Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødsenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjede med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutsfartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødsenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning 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 forestager 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 lodeses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsnng og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Løsnng og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 15,000 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opslagning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparat, 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 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 4 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparat og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

ESBJERG

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 8,0 m, i dokhavnen 6,0 m og paa slusestrækken 5,0 m, i ostro forhavn 7,0 m, i søndre forhavn 7,0 m, i trafikhavnen 7,0—8,8 m, i fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra barren til havnen er afmærket med tulrige bøjer, lys- og fløjte-tonder og flere fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartøjets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore pr. m³. — Løsnng og lastning: Løsnng og lastning besørger af herværende firmaer til faste priser. Ved havnen 10 faste kraner med indtil 15 tons løfteevne samt 2 mobile benzin-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderne fiskerihavn med overdækkede ladeproner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for fartøjer paa indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 8,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 35 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 30 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løder ved Havnen og i Fyrskebet »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 Redon 4,00, alt pr. m³. Løsnng og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjerguldsdompore 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 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

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 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. 13 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhalingeplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 1911, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsnng og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forstlindes.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for 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 Lødel.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnngs- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 45

FREDAG DEN 18. NOVEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

ORDENSDEKORATIONER

Under 4. november 1949 er direktør i Det Forenede Dampskibs Selskab Johannes Alfred Kørbing, K. af D., af 2. grad og Dbmd., udnævnt til kommandør af Dannebrog, af 1. grad.

SØMANDSMISSIONEN

Dansk Sømandsmmission i fremmede Havne har udnævnt pastor Jørgen Albert Wichmann til sømandspræst i London og præst for den derværende danske menighed. Pastor Wichmann, der er sognepræst i Lindholm ved Nr. Sundby, vil tiltræde sit nye embede omkring 1. februar 1950. Pastor Wichmann er født i 1915 i Odense og har tidligere været sekretær i KFUM's centralforening i København, hvor han deltog i Falck Hansens sociale arbejde. I 1945 kom pastor Wichmann til Lindholm.

HALS BARRE

Trafikministeren har overfor finansudvalget stillet forslag om, at statens tilskud til oprensningen af sejllobet over Hals Barre for et tidsrum af 5 år forhøjes fra 25.000 kr. til 60.000 kr. årlig.

Ministeriet har overfor Aalborg byråds andragende, der fremfører ønsket om en uddybning til 29 fod, taget det standpunkt, at staten ikke bør deltage i udgifterne ved opretholdelsen af en større dybde end 18 fod, som man stadig anser for tilstrækkelig for besejlingen af de vestlige Limfjordshavne. Men under hensyn til foreliggende prisstigninger anbefaler ministeriet den nævnte forhøjelse af det årlige statstilskud.

M.S. KLINTHOLM

Fra Frederikshavns værft søsattes d. 15. november det første af de to søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har under bygning ved værftet. Skibet fik navnet *Klintholm*. Skibene, der er på ca. 1200 tons dødvægt, er specialskibe bygget til fart på Nord- og Østersøen, særlig mellem Antwerpen og danske havne.

Skibene bygges med maskineriet og al beboelse agter, hvorved det bliver muligt dels at få en særlig stor luge og dels at skaffe et i forhold til skibets størrelse stort, frit dæksareal for anbringelse af langt gods. For fremdrivning installeres en dieselmotor på 725 HK, der skal give skibet en fart på 10 knob.

EN NY SKIBSTYPE

Det kendte skotske skibsværft, the Caledon Shipbuilding and Engineering Co., Dundee, har fornylig afholdt prøveture med en ny motor cargo liner, der i mange retninger adskiller sig betydeligt fra den ortodokse cargo-liner-type.

Skibet, m.s. *Wanstead*, 8300 tons d.w., udmærker sig således ikke alene ved en usædvanlig stor cubic capacity og stor dybde mellem dækkene, hvorved det bliver i stand til at transportere meget store colliers, men beboelsen for officerer og mandskab er indrettet på en ganske anden måde end i de i dag anvendte skibe. Man har således ved indretningen af beboelsen ganske set bort fra bestemmelserne i de gældende internationale konventioner, der kræver at hvert lukaf skal have lys udefra. I m.s. *Wanstead* ligger alle lukaferne midtskibs med et 8 fod bredt lukket galleri udenfor, hvor besætningen

kan læse eller skrive eller drive sport m. m. Målet man har sigtet efter med dette usædvanlige arrangement er, at ingen mand skal behøve at komme på dækket i rum sø i dårligt vejr for at nå frem til sin post. Skibet er bygget til fart i Nordatlanten, hvor vejret jo kan være lidt ublidt engang imellem.

En anden nyhed i dette skib er, at man agter at udgive et måltid dybfrossen proviant pr. dag til hvert besætningsmedlem, foreløbig som et forsøg strækkende sig over 60 dage for at man derigennem kan indhøste erfaringer om den tid, der kan spares ved madens tilberedning, og om der kan blive tale om nogen besparing i pladsen om bord, i forbruget af elektrisk strøm og i forbruget af fremmed valuta. Rationerne er fremstillet af et firma i London og bragt om bord i de nødvendige indpakninger, således at man om bord kun har at tage pakkerne frem, varme dem til en vis temperatur og derpå servere dem som sædvanligt.

DØDSFALD

Få måneder efter sin 90 års fødselsdag døde dansk skibsfarts nestor direktør *Chr. Schmiegelow* lørdag d. 12. november og dermed gik den sidste af de mænd, der stod etatsråd H. N. Andersen nær i opbygningen af ØK, bort.

Direktør Schmiegelow havde været en søens mand lige siden han som en 14-års dreng gik til søs i 1873. 16 år senere, i 1889 stiftede han sammen med kaptajn Torm Dampskibsselskabet Torm, og overtog i 1898 skibsfartafdelingen i det nyoprettede Østasiatisk Kompagni, og hans hovedindsats i dansk skibsfarts tjeneste kom da til at falde i dette kompagni, omend han aldrig helt mistede kontakten med Torm, hvor han i 1908 var blevet valgt til formand for bestyrelsen.

*

Et af Storbritanniens store shippingnavne Viscount Runciman afgik ved døden d. 14. november 79 år gammel. Viscount Runciman, der fra 1896—1906 var administrerende direktør for the Moor Line, havde gennem lange tider en meget nær tilknytning til en række engelske rederier og andre virksomheder. Han var President of the Board of Trade fra 1914—16 og fra 1931—37 og Lord President fra 1938—39. Også i den britiske politik spillede Viscount Runciman til tider en meget betydelig rolle. Særlig kendt udenfor landets grænser er hans virksomhed under den tsekkiske krise i 1938.

EN PRINCIPIEL SAG

I sø- og handelsretten i København påbegyndtes d. 15. november en sag, hvis udfald kan få stor betydning for de danske skibsmæglere, idet den drejer sig om, hvorvidt danske mæglere kan kræve dækning for de tilgodehavender, de fra før kapitulationen havde stående hos tyske rederier, men som blev strøget efter denne.

Sagen er rejst af firmaet *Wonsild & Søn* med støtte fra De danske skibsmægleres union. Kravet er rettet mod rederiet for m.s. »*Condor*» ved skibsreder *Carsten Rehder* i Hamborg, der bag sig har Joint Export-Import Agency, altså allierede myndigheder i Tyskland.

Det tyske skib har efter kapitulationen gjort en rejse for kornkontoret, hvorefter Wonsild & søn, der i sagen repræsenteres ved højesteretssagfører Behrendt-Poulsen, har ladet foretage arrest i fragten for sit tilgodehavende hos rederiet.

Sø- og handelsretten skal foreløbig tage stilling til, om arresten kan stadfæstes, og der er i sagen, hvor man vil komme ind på forskellige folkeretlige spørgsmål, indhentet udtalelser fra såvel udenrigsministeriet som handelsministeriet samt fra nationalbanken. De to ministerier går imod Wonsild & søn, medens nationalbanken støtter mæglerfirmaet. Højesterets-sagfører Viggo Carstensen mødte på de sagsøgte vegne.

LONDON-KONFERENCEN

Den internationale skibsfarts-konference i London, der havde samlet repræsentanter for 15 skibsfartsnationer, sluttede d. 10. november med vedtagelsen af forskellige resolutioner, af hvilke en var en henstilling til regeringerne om at gøre ende på flagdiskrimineringerne. Denne resolution blev vedtaget med 14 stemmer, idet kun Indien stemte imod. Det understregedes i resolutionen, at man igennem 25 år har vedtaget lignende resolutioner for dermed at sikre skibsfarten under hensyn til, at den friest mulige handel befordrer økonomisk fremgang og fred. Man henstillede derfor til regeringerne ikke i fremtiden at indføre bestemmelser i handelsoverenskomsterne om, hvilket flag varerne skal transporteres under.

Konferencen hilste endvidere de forsøg, der gennem Europa-organisationen i Paris gøres for at frigive samhandelen, velkommen.

I en anden resolution opfordrer konferencen til yderligere at virke for, at skibsfarten mellem de samarbejdende nationer bliver befriet for valutakontrol, således at varer kan sendes og passagerer rejse med hvilket som helst skib uden at være bundet af valutarestriktioner.

En tredje resolution udtalte beklagelse over dobbeltbeskatningen i en lang række lande og udtrykte tilfredshed med arbejdet for at få York-Antwerpen-reglerne revideret.

Endelig vedtoges en henvendelse om at få nedsat Suezkanal-afgifterne, og det besluttedes at fortsætte forhandlingerne med Suezkanal-selskabet herom.

AMERIKANSK SKIBSFARTSPOLITIK

Amerikas skibsfartspolitik har i den senere tid ofte været til debat i Staterne selv. D. 27. juni 49 fremsatte mr. Bland således et lovforslag i kongressen vedrørende ændringer i Merchant Marine Act af 1936. Efter lovforslaget skal det fremtidig også være muligt for USMC at yde subsidier til bygning af *trampskibe*, medens der i øjeblikket kun ydes subsidier til ruteskibe sat ind i US udenrigshandel forudsat at disse linier begynder og slutter i US havne. Efter forslaget skal også skibe til de såkaldte cross-trades kunne modtage subsidier.

Byggesubsidier ydes på den måde, at USMC kontraherer skibet ved et amerikansk værft og derpå sælger det til rederiet for et beløb, der skønnes at svare til byggeprisen ved et udenlandsk værft. For at opmuntre bygningen af passagerskibe foreslås det at et rederi der køber et nyt passagerskib af USMC kun skal hæfte med selve skibet for købesummens betaling, således at der i tvivlstilfælde ikke kan gøres udlæg i rederiets øvrige aktiver. Bestemmelsen skal dog kun gælde skibe på mindst 9000 br. tons, med mindste-fart på 16 knob og med plads til mindst 200 passagerer.

For at fremme moderniseringen af flåden foreslås det, at den hidtidige bestemmelse om at USMC som delvis betaling for et nyt skib fra vedkommende re-

deri kan overtage et mindst 17 år gammelt skib ændres derhen, at aldersgrænsen for skibet nedsættes til 12 år, ligesom bestemmelsen også foreslås omfatte skibe i »domestic trade« mod hidtil kun skibe i »foreign trade«.

Efter forslaget skal der endvidere gives rederierne en række skattemæssige begunstigelser som f. eks. skattefri afskrivninger på indtil 10 pct. af byggeprisen inkl. forbedringer på skibe over 2000 br. t.

D. 11. oktober i år udsendte derpå Kongressens Committee on Merchant Marine and Fisheries en betænkning i anledning af dette lovforslag. Denne betænkning tager stærkt til orde for en forøget statsstøtte til den amerikanske handelsflåde, idet man særlig henviser til erfaringerne fra den anden verdenskrig og til Staternes lange kystlinie.

Endvidere gøres der gældende, at en stor amerikansk flåde vil virke fredsbefordrende og at en sund skibsfartspolitik, hvorved altså skal forstås subventionspolitik, kan bidrage meget stærkt til en forståelse mellem verdens nationer. Liberale synspunkter diskuterer betænkningen ikke, og der savnes forståelse af, at USA ved en skibsfartspolitik som den, der her går ind for, først og fremmest vil ramme de vesteuropæiske søfartsnationer og derved yderligere bidrage til at skærpe Vesteuropas dollarkrise.

2 dage efter fremkomsten af denne betænkning udsendte Kongressens Committee on Expenditures en rapport vedrørende en undersøgelse komiteen havde foretaget af USMC's bevillingspraksis med hensyn til skibsbygningssubsidier. Undersøgelsen var foranlediget af en meget stærk kritik fra Comptroller General der mente, at USMC havde overtrådt sine beføjelser efter Merchant Marine Act ved bevilling af byggesubsidier til 6 skibe, deriblandt to store passagerskibe til American Express Lines, tre skibe til American President Lines og en stor liner til United States Lines Co. Den samlede kontraktsum for disse skibe andrager \$ 150 mill. og USMC har solgt skibene til rederierne for \$ 70 mill.

Undersøgelsen gav i det store og hele kritiken ret. I almindelighed kan subventionen ikke overstige 33 $\frac{1}{3}$ pct. af byggeprisen medmindre der foreligger klare beviser for, at forskellen mellem amerikansk og udenlandsk pris er endnu større, i hvilket tilfælde subventionen kan stige til 50 pct. Rapporten erklærer imidlertid at USMC i disse tilfælde har udbetalt 50 pct. uden at have de krævede klare beviser for at prisforskellen havde været så stor.

USMC har endvidere bevilget betydelige ekstrasubsidier under hensyn til at skibene blev udstyret så de i krigstilfælde kunne gøre tjeneste som hjælpekydsere. En betingelse for at der kan ydes ekstrasubsidier i et sådant tilfælde er nemlig, at det amerikanske marineministerium har stillet særlige krav, hvad der ikke har været tilfældet for flere af omhandlede skibes vedkommende, idet skibene i det store og hele bliver bygget som de fra begyndelsen var projekteret af rederierne.

Rapporten er meget hård i sin kritik af de fire commissioners, der har haft de endelige afgørelser indenfor USMC, men inddrømmer på den anden side, at subsidieloven ikke er så klar som den burde være og foreslår tilsidst, at hele administrationen af Merchant Marine Act omlægges, således at USMC ophæves, og at der i stedet for udnævnes en særlig administrator, der vil komme til at sortere under The Department of Commerce.

Rapporten må forøvrigt set med udenlandske øjne tages som et glædeligt vidnesbyrd om, at der også i Kongressen er kredse, der ikke blindt går ind for den ekspansion af den amerikanske handelsflåde, som bl. a. mr. Bland er talsmand for.

UGENS FRAGTBERETNING

De udefra kommende rapporter om udviklingen på fragtmarkederne er stadig uden større optimisme. I transatlantisk fart er tonnageefterspørgslen stadig minimal. Minearbejderstrejken i Staterne er ganske vist afblæst, og arbejderne er begyndt i minerne igen, men det er noget vanskeligt at blive klar over, om mr. Lewis' ordre til sine folk om at genoptage arbejdet er endelig, eller om man kan vente, at strejken begynder i en nær fremtid igen. Afslutninger for kul fra Northern Range har endnu ikke fundet sted, og det vil vel også nok være noget, før der bliver frigivet kul til eksport, selv om der synes at være enkelte tilsyneladende positive ordrer i markedet for svensk regning for januar lastning. Continentale befragtere har derimod endnu ikke vist tegn til at ville genoptage befragtningen. Transatlantisk kornforretning har også kun været sparsomt repræsenteret. En enkelt båd sluttedes fra St. Lawrence til Antwerpen til \$4.50, og en anden båd sluttedes Northern Range til Eire til \$7.50.

Sukker fra Cuba var repræsenteret af en enkelt afslutning for 7000 ts. til Casablanca og 1 fransk Atlanterhavshavn, og for 5000 tonner Cuba/Israel betales \$9.

Fra Golfen er sluttet tonnage fra Tampa til Antwerpen til \$4.65, 9000 ts. korn Golfen/Triest sluttedes til \$6 for november lastning og 25 cts. mindre for december tonnage. Sulphur Golfen/UK. tog flere både til den uændrede rate af 35/6d.

River Plate markedet har været ret aktivt, men til trods for den ikke ubetydelige efterspørgsel var ratetendensen nærmest svagere. Fra n.a. San Lorenzo til Japan gentoges 60/-, men raterne til europæiske destinationer viste mindre nedgange. Til Antwerpen eller Rotterdam betales således sidst for en båd, der gav ikke mindre end 67 cbft., 33/3d. til en losschavn med 6d. ekstra hvis to losschavne. Til Hamburg betales 34/-, og adskillige både sluttedes til Danmark til 34/- basis en losschavn.

Markedet fra vestkysten af Sydamerika var kun repræsenteret af en enkelt afslutning af en 9000 tonner for salpeter fra Chile til Italien for januar lastning til 60/-, hvorimod der fra vestkysten af Nordamerika afsluttedes adskillige forretninger. En 485.000 cbft. båd sluttedes for lumber British Co-

lumbia til Sydafrika til canadiske \$105.000 fio., og adskillige både sluttedes for intercoastal lumber til rater omkring canadiske \$65.000 for god lumber carrier. Endvidere kan nævnes, at 9000 tonner sluttedes for korn i sække Vancouver/Vera Cruz til \$5.50 med fri losning.

Østens og Indiens markeder er stadig sløje. Af hjemgående forretning findes der næsten ingenting, hvorimod der stadig sluttes en del lokalforretning.

Fra Australien er sluttet yderligere tonnage til Indien til 35/- basis hvede ex silo fra Vestaustralien, og fra New Caledonia er sluttet 8000 tons krommalm til \$8.50 til Northern Range.

Kul fra Sydafrika sluttedes til Vestitalien til 32/3d. fio., til Genua direkte betales 31/-, til Melbourne 40/- og til Port Royal 30/-. Durban/Algier-Oran fik tonnage til 32/3d. basis en losschavn.

Fra Middelhavet er der stadig efterspørgsel efter tonnage for frugt fra Spanien til UK/Cont., og efterspørgslen efter tonnage til fosfat, malm, salt o.s.v., især for handy size skibe, var også lidt bedre. Af ugens slutninger kan nævnes: 160.000 cbft. båd for frugt Sydspanien/WCUK. til £6400, 4000 ts. malm Almeria/WCUK. 23/-, 4200 ts. beauxite Sete/London 22/-. Fra Sortehavet sluttedes yderligere tonnage til UK/Cont. på basis af 31/3d. til UK. og 28/9d. Antwerpen/Hamburg Range.

Trælastmarkederne fra den nordlige del af Østersøen og Bottenhavet er uden større ændringer, hvorimod der har været ret livlig efterspørgsel efter tonnage for træ fra tyske Østersøhavne til UK. på basis af 100/-. Kul- og koksraterne fra UK. til Skandinavien er stadig faste. 3500 tonner sluttedes Humber/god dansk havn til 17/6d. og idag kan der opnås 6d. måske 1/- højere. Også raterne til svenske og norske havne viser ikke ubetydelige stigninger.

På timecharter markedet har der været noget større efterspørgsel. Flere store motorskibe sluttedes for 4/6 måneders periode med levering og tilbagelevering Europa til rater omkring 16/6d. à 17/-. Dansk 7000 ts. motorskib fik den gode rate af 19/- for timecharter trip ud, tilbagelevering Vestindien, og en Park-type damper sluttedes i amerikansk fart til \$14.500 pr. måned.

NEDGANG I VERDENS OLIEPRODUKTION

I løbet af de første seks måneder af 1949 er der sket en nedgang i verdensproduktionen af olie. Det er første gang siden krigen, at produktionen viser tilbagegang. En foreløbig opgørelse viser, at der verden over i tiden 1. januar til 30. juni 1949 produceredes cirka 232 millioner tons, eller 6 procent mindre end produktionen i andet halvår af 1948, der slog alle rekorder.

Nedgangen i produktionen falder først og fremmest på USA, hvor produktionen var 11 procent mindre end i fjor. Dette har bevirket, at USA's bidrag til verdensforsyningen, som gennem en årække har ligget på 60 procent og derved, i de første seks måneder i år kun har udgjort hved 55 procent. Også Venezuela, hvis olie for en stor del supplerer det amerikanske kontinents produktion til forbrug på hjemmemarkedet, har haft tilbagegang i sin produktion.

De fleste andre olieproducerende områder viser derimod fremgang. Ruslands produktion angives således officielt at være steget med 10 procent i første kvartal og 12 procent i andet kvartal af 1949 sammenlignet med de tilsvarende perioder i fjor, men man har samtidig indrømmet, at produktio-

nen stadig er alt for lille i forhold til Sovjets hastigt voksende forbrug.

En betydelig fremgang udviser produktionen i det mellemste Østen; den nåede op på over 35 millioner tons i tidsrummet januar—juni i år mod 25,4 millioner tons i samme periode i 1948. Det vil sige, at det mellemste Østen for første gang har passeret Venezuelas produktion. Her i det mellemste Østen er det Iran og Saudi-Arabien, der fører an, medens Iraq stadig er langt bagud som følge af politiske vanskeligheder, som f. eks. standsnings af transporter gennem rørledningen til Haifa. Først for en måneds tid siden blev denne rørledning påny taget i brug.

I Mexico går det stadigvæk sløjt med olieindustrien på grund af mangel på kapital og tilstrækkelig dygtig teknisk ledelse (den mexicanske olieindustri er nationaliseret). I oliefelterne i det fjerne Østen har der været en lille fremgang, og genopbygningen af felterne i Indonesien, New Guinea og Britisk Borneo skrider fremad.

I Canada har der ligeledes været fremgang i produktionen, og store oliefelter, som er fundet i Alberta af Esso-selskabet »Imperial Oil Company«, har åbnet store perspektiver for fremtiden. Man

regner med, at Canada i løbet af de næste 10 år bliver selvforsynende med olieprodukter. Leduc-feltet i Alberta, som Esso udnytter, sammenlignes af de sagkyndige med de rige felter i Texas. Man arbejder nu med store projekter om rørledninger til transport af olien fra det vestlige Canada til de store forbrugscener i øst, ligesom man ser mulighed for eksport fra Canada til USA.

I Europa har der været en lille fremgang i produktionen i Holland og Tyskland, medens Rumæniens olieindustri, som i fjor blev eksproprietet, producerede mindre end i 1948.

Bevægelsen i produktionen fra USA til det mellemste Østen har jo længe været forudset af oliefolk. Forbruget i USA er stadig meget stort, og for benzins vedkommende steg det i de første seks måneder af 1949 med 5,1 procent i forhold til samme periode i fjor. Derimod viser forbruget af brændselsolier nedgang, som en følge af den milde vinter.

Europas import af olie steg i løbet af første halvår i år, dels på grund af større produktion i de forskellige landes industrier, men også som en følge af lettelse i regeringskontrol med import og forbrug. De 16 Marshall-lande (eksklusive Grækenland, Østrig, Island og den franske zone i Tyskland, for hvilke der ikke findes nøjagtige oplysninger) importerede ialt i tiden januar—juni næsten 24 millioner tons eller cirka 17 procent mere end i samme periode i 1948. Denne import var mulig først og fremmest takket være Marshall-planen, som ydede ikke mindre end 570 millioner dollars, heraf 182 millioner til England, 170 millioner til Frankrig og 75 millioner til Skandinavien, medens Benelux fik 58 millioner og Italien og Triest 48 millioner dollars.

Danmarks import fra januar til juni i år var 832.723 tons mod 534.246 tons i samme tidsrum i 1948. Sverige havde derimod en betydelig nedgang i sin import, som faldt fra 1,8 mill. tons i første halvår af 1948 til 1,2 mill. tons i første halvår 1949. Denne nedgang er følgen af Sveriges vanskelige valutasituation.

Det er bemærkelsesværdigt, at der har været en stor stigning i Europas indførsel af råolie, fra 33,5 i 1948 til 47,9 procent i første halvdel af indeværende år. Det er engelske og især franske raffinaderier, der har aftaget denne råolie. — Næsten hele Frankrigs forbrug raffineres nu i landet.

SKIBE TIL FRANKRIG

Handelsaftalen med Frankrig omfatter en eksport af danske skibe på indtil 50 mill. kr., og på flere danske skibsværfter er man ifølge Erhvervenes oplysningsråd forlængst i fuld gang med bygningen af skibe til franske rederier.

Burmeister & Wain bygger to store skibe på hver 8000 tons til Frankrig, og andre skibe bygges på skibsværfterne i Odense og Frederikshavn.

De franske rederier er forøvrigt gamle kunder på danske skibsværfter.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

Et interessentskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er ejer af nybygget m.s. (tankskib) *Anglo Mærsk* af København (OWFK), brutto- og nettotonnage henholdsvis 11647 og 6825 tons.

Rhederi M. Jepsen A/S, Aabenraa, er ejer af nybygget s.s. *Heinrich Jensen* af Aabenraa (OXRE), brutto- og nettotonnage ifølge interim-nationalitetscertifikat henholdsvis 3285 og 1925 tons. Selskabets bestyrelse består af bankdirektør Christian Peter Køberg og købmand Hans Jacob Jepsen, begge af Aabenraa, og kaplajn Johann Peter Jacobsen, Naldtang, Varnæs sogn. Førstnævnte er selskabets direktør.

Dampskibsselskabet Heltand, A/S, København, er ejer

af s.s. *Else Basse* af København (OUUC), brutto- og nettotonnage henholdsvis 1401 og 698 tons.

Dampskibsselskabet Heltand A/S, København, er ejer af s.s. *Krusaa* af København (OUTZ) brutto- og nettotonnage henholdsvis 2999 og 1655 tons.

Dampskibs-Aktieselskabet Progress, København, er ejer af nybygget s.s. *Valborg Nielsen* af København (OWEF), brutto- og nettotonnage henholdsvis 2668 og 1442 tons.

S.s. (bjergningsskib) *Svava* af København (OZTD). Skibets hjemsted er nu Korsør.

Brutto- og nettotonnage for s.s. *Nevada* af København (OXNF) er nu henholdsvis 7167 og 5159 tons.

Brutto- og nettotonnage for s.s. *Karen Toft* af København (OYIT) er nu henholdsvis 2249 og 1262 tons.

Brutto- og nettotonnage for m.s. *Olga S.* af København (OXAA) er nu henholdsvis 4510 og 3308 tons.

Nettotonnage for m.s. *Florida* af København (OUXK) er nu 2510 tons.

Thorshavns havn

I tilgift til de for tiden igangværende omfattende uddannelsesarbejder i Thorshavn havn, arbejder, der tilsigter opnåelsen af større kajplads, søges havnen også på anden måde moderniseret. Dette er bl. a. sket ved anskaffelsen af to moderne motorhøjskræner, hjembragt fra England. Der er herved skabt mulighed for både hurtigere og billigere losning af de mange skibe, der årlig anløber havnen i Thorshavn, øernes mest trafikerede havn.

Rutefarten på Bremen

Skibsfartsselskaberne genoptager den regelmæssige rutefart, som de før krigen opretholdt mellem den tyske havn Bremen og den persiske Bugt Israel, Cuba og Mexico.

General Transatlantic Co. påbegyndte direkte forbindelse mellem Bremen, Cuba og Mexico den 28. september. Dutch Persian Gulf Line begyndte sejlads til den persiske bugt den 12. oktober.

Positionliste pr. 15. november 1949

Dania

Cyril ank. Gdansk 14.11, derefter Boulogne, London, Kbhvn. — *Danholm* afg. Bahrein 13.11. til Bangkok. — *Danklint* afg. London 16.11. til Ålborg. — *Danvig* ank. Philadelphia 15.11. — *Tovell* pass. Gibraltar 15.11. p.v.t. Grækenland.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 13.11, derefter til La Guaira. — *Brattingsborg* ank. Buenos Aires 5.11., derefter til Bahia Blanca. — *Dansborg* ank. Vancouver 10.11., derefter til Port Alice. — *Ellensborg* afg. Pasajes 12.11., derefter til Lissabon. — *Flynderborg* pass. Gibraltar 13.11. til Haifa. — *Frederiksborg* i dok Barry, derefter til Norge. — *Lilleborg* ank. Gdynia 13.11., derefter til Lorient. — *Nordborg* ank. Philadelphia 13.11., derefter til Ivigtut. — *Skodsborg* ank. Kragerø 15.11., derefter til London. — *Taarnborg* ank. Zonguldak 8.11., derefter til Istanbul. — *Uranienborg* ank. Havana 8.11. — *Ørneborg* ank. London 14.11., derefter til Hull.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensborg. — *Bornholm* afg. Dakar 13.11. til Frankrig. — *Bretagne* ank. Rotterdam 16.11. — *Grønland* pass. Høltenu 15.11. p.v.t. Rotterdam. — *Halland* forv. ank. Duala 17.11. — *Irania* afg. Abadan 4.11. til Suez. — *Normandiet* afg. Durban 12.11. til Maladi. — *Skaane* pass. Kap Farvel 13.11. p.v.t. Julianehaab. — *Slesvig* ank. Haifa 15.11.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kyndby 18.11. — *Concordia* forv. ank. Aalesund 18.11. — *Dania* forv. ank. Ålborg 19.11. — *Hajnia* forv. ank. Masnedø 22.11. — *Scandia* forv. ank. Melhil 18.11.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kbhvn. 15.11. — *Wm. Th. Malling* afg. Gdansk 16.11. — *I. P. Suhr* afg. Immingham 16.11.

D.D.P.A.

Christian Holm afg. Aruba 11.11., forv. ank. Kbhvn. eller Nyborg 30.11. — *Esso København* afg. Nyborg 12.11. til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 18.11., derfra til Århus, Kbhvn. og Le Havre. — *Scandia* forv. ank. Nyborg 20.11., derfra til Kalundborg og Kbhvn.

D. F. D. S.

Argentina afg. New York 1.11. til Oslo/Kbhvn./Århus, ank. Oslo 16.11. og Kbhvn. 17.11. — *Arizona* ank. Kbhvn. 13.11., herfra 15.11. til Gdynia for lastning til Italien. — *Arkansas* ank. Valencia 12.11., derfra forv. 18.11. til Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Kbhvn. 11.11., herfra 17.11. til Århus/Hull. — *Bolivia* afg. Århus 14.11. til Valencia for lastning til Kbhvn. — *Brasilien* afg. Panamacity 11.11. til Danmark. — *Brynhild* ank. Antwerpen 13.11., derfra ca. 18.11. til

Middelfart, Kyndby, Kbhvn. — *California* afg. Famagusta 9.11. til Tarragona, ventes til Tarragona 17.11., derfra til Danmark. — *Colombia* afg. Kbhvn. 5.11. til New York/Newark/Albany/Philadelphia/Baltimore, derfra til Gulven/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Delaware* afg. Piræus 14.11. til Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 15.11. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* afg. Århus 12.11. til London, Antwerpen, Kbhvn./Odense/Århus/Randers/Ålborg. — *Florida* ank. Piræus 13.11., derfra forv. 15.11. til Alexandria evt. Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul. — *Frigga* ank. London 8.11., derfra ca. 18.11. til Kbhvn. — *Georgia* ank. Casablanca 11.11., derfra forv. 16.11. til Porto Pi (Palma de Mallorca) og evt. Malaga, laster til Kbhvn./Ålborg/Oslo. — *Halfdan* ank. Antwerpen 12.11., derfra ca. 15.11. til Dunkirk, Havre, Portugal. — *Harald* ank. Antwerpen 11.11., derfra ca. 15.11. til Kbhvn. — *Hebe* afg. Kolding 12.11. til Leith/Newcastle. — *Hindsholm* afg. Manchester 10.11. til Kbhvn. — *Katholm* afg. Randers 13.11. til Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn./Odense/Randers. — *Kentucky* ank. Oslo 12.11., derfra ca. 17.11. til polsk havn/Holland. — *Knud* ank. Ålborg 12.11., derfra ca. 15.11. til Randers, Århus, Horsens, Odense. — *Lemnos* afg. Esbjerg 8.11. til Valencia for lastning til Kbhvn., ventes til Valencia 15.11. — *Maine* ank. Ålborg 12.11., fra Ålborg forv. 15.11. til Cartagena og Valencia for lastning til Århus og Kbhvn. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 15.11., herfra 17.11. til Nakskov/Århus/Kolding/London/Grimsby. — *Marocco* afg. Ålborg 14.11. til London. — *Melos* afg. Palma de Mallorca 14.11. til Cartagena, Valencia og Kbhvn., ventes til Cartagena 15.11. — *Nevada* afg. Iggesund 31.10. til Portland/Boston/Albany/Philadelphia, derfra til New Orleans/Panama City for lastning til Danmark. — *Oregon* ank. New York 10.11., derfra 15.11. til Oslo/Kbhvn./evt. Gdynia/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* forv. afg. Montevideo 14.11. til Bahia, derfra via Las Palmas for oliefyldn. til Madeira/Saffi, laster til Danmark. — *Rhodos* afg. Tanger 14.11. til Oran, Algier, Tunis, Marsala, Marseille, Italien, Sicilien og Spanien. — *Rota* ank. Kbhvn. 14.11., herfra 16.11. til Århus/Odense/Leith/Newcastle. — *Samos* ank. Ålborg 15.11., derfra forv. 16.11. til Antwerpen, Malta og Levanten. — *Skjold* afg. Havre 7.11. til Oporto, Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Odense 13.11., derfra ca. 16.11. til Århus, derefter Kbhvn.-London. — *Taarnholm* ank. Manchester 10.11., derfra ca. 16.11. til Kbhvn./Randers/Ålborg. — *Texas* ank. Kbhvn. 14.11., herfra forv. 17.11. til Ålborg. — *Thyra* afg. Esbjerg 12.11. til Havre, derefter London-Kbhvn. — *Tomsk* afg. La Pallice 12.11. til Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Esbjerg 13.11., derfra 14.11. til Havre/Esbjerg. — *Tunis* afg. Århus 5.11. til London. — *Tyr* afg. Esbjerg 14.11. til Havre. — *Uffe* afg. Århus 12.11. til Antwerpen, derefter Liverpool/Manchester-Kbhvn./Århus/Ålborg. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 13.11., herfra til Nordsverige/Kbhvn. for lastning til New York/Port Newark/Philadelphia. — *Venezuela* afg. Philadelphia 9.11. til Port Isabel/Brownsville/Galveston/Houston/New Orleans/Panama City/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* afg. St. Vincent 3.11. til Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires, ank. Rio de Janeiro forv. 14.11.

Heimdal

Axel Carl ank. Bombay 11.11. — *Hans P. Carl* afg. Calcutta 14.11. til Madras. — *Martin Carl* afg. New York 11.11. til Puerto Cabello. — *Poul Carl* forv. ank. Melbourne 15.11.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Gdansk 11.11. til Nantes, forv. ank. 16.17.11. — *Jens Toft* afg. Middlesbrough 15.11. til London. — *Karen Toft* afg. Methil 15.11., forv. ank. Kbhvn. 18.19.11. — *Maria Toft* afg. Hamborg 15.11. til Dunkirk, Casablanca.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Genoa 21.11. — *Anna Dan* ank. Fredrikshavn 13.11., derefter Næstved. — *Argentinean Reefer* afg. Santa Marta 12.11. til Tyskland. — *Egyptian Reefer* afg. Rio de Janeiro 13.11. til Buenos Aires. — *Gerda Dan* afg. Mollendo 7.11., nordg. — *Gladys Dan* ank. Summerside (Østcanada) 14.11., derefter Norfolk. — *Hedda Dan* afg. Toppila 14.11. til Bristolkanalen. — *Indian Reefer* forv. afg. Buenos Aires 16.11. til Rio de Janeiro. — *Jelva Dan* pass. Kielerkanalen 15.11. p.v.t. Rouen. — *Jutta Dan* forv. afg. Ivgit 18.11. til Philadelphia. — *Kamma Dan*

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

afg. Talcahuano 1.11. til U.S.A. — *Katja Dan* ank. Toppila 11.11., derefter Themsen. — *Laila Dan* afg. Casilda 9.11. til New York. — *Laura Dan* forv. ank. Bristol 16.11., derefter Bordeaux. — *Lilian Dan* afg. L'Esquineau 13.11. til Boulogne. — *Linda Dan* forv. afg. Kemi 16.11. til Næstved. — *Leena Dan* ank. Guayaquil 8.11., sydg. — *Lotta Dan* ank. Kemi 14.11., derefter Raumo. — *Maria Dan* forv. afg. Ivgit 15.11. til Kbhvn. — *Marna Dan* forv. afg. New York 15.11. til Chile. — *Ninna Dan* forv. ank. Næstved 16.-17.11., derefter Holbæk. — *Paula Dan* ank. Valparaiso 9.11., sydg. — *Randa Dan* forv. ank. Kemi 17.11., derefter Toppila. — *Selma Dan* afg. Kbhvn. 12.11. til Grønland. — *Stina Dan* pass. Kielerkanalen 15.11. p.v.t. Rouen. — *Ulla Dan* afg. Amsterdam 15.11. til Mäntyluo.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 9.11., derefter Christmas Island. — *Tureby* ank. Port Talbot 13.11., derefter Swansea. — *Vedby* ank. Fremantle 14.11., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn ank. Casablanca 13.11. — *Astrid* forv. afg. Brevik 17.11. til Stettin. — *Birte* afg. Godthaab 15.11. til Ivgit. — *Chr. Sass* afg. Manchester 16.11. til Antwerpen. — *Clara* forv. ank. Mariager 17.11. — *Stal* rep. Rouen.

Norden

Norden forv. ank. Baltimore 20.11. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* afg. Rotterdam 12.11. til Marseille, Genua o.v. — *Nordpol* ank. Novo Redondo 13.11. — *Nordvest* ank. Rotterdam 16.11., derefter Genua, Port Said, Aden o.v.

Orient

Astoria afg. Auckland 9.11. til Nauru. — *Westralia* afg. Baltimore 7.11. til New Orleans.

Pacific

London afg. La Guaira 14.11. til New Orleans. — *Oslo* afg. Istanbul 11.11. til Nordamerikas vestkyst. — *Paris* ank. Zonguldak 7.11., derefter Famagusta, Limassol, Hamborg.

Progress

Absalon pass. Brunsbüttel 14.11. vestg. — *Elisabeth Nielsen* laster i Sortehavet. — *Ellen Nielsen* lossers i Bandholm. — *Fylla* ank. Hull 16.11. — *Henry Tegner* ank. Grimsby 16.11. — *Hugo Nielsen* laster i Triest. — *Karen* afg. fra Delfzijl 16.11. — *Margrethe* dokker i Svendborg. — *Marianne* afg. fra Nantes 15.11. — *Marx* ank. 15.11. til Grangemouth. — *Polly* afg. 16.11. fra Gøteborg til Stettin. — *Rigmor* afg. 16.11. fra Stettin. — *Sophie* ank. Hamina 9.11. — *Thyra* pass. Kielerkanalen 16.11. undervejs til Rønne. — *Valborg Nielsen* ank. New York 14.11.

Torm

Herdis ank. Long Beach 13.11. — *Olga S.* afg. Hamborg 8.11. til Piræus. — *Gerd* forv. afg. Rio de Janeiro 17.11. til Santos. — *Tekla* forv. afg. Buenos Aires 15.11. til Montevideo. — *Agnete* afg. Rio de Janeiro 14.11. til New York. — *Kirsten* afg. Piræus 14.11. til Istanbul. — *Gertrud* ank. Callao 10.11. — *Ragnhild* afg. Esbjerg 13.11. til Montevideo. — *Helvig* afg. New York 12.11. til Trinidad. — *Thyra S.* forv. ank. Genoa 16.11., derefter Livorno. — *Gyda* ank. Bagnara 12.11. — *Anne* forv. ank. Vejle 16.11., derefter Masnedø. — *Hilde* forv. afg. Gdansk 15.11. til Köping. — *Aslaug* afg. Ardrossan 10.11. til Patras. — *Gudrun* forv. afg. Södertälje 17.11. til Norrköping. — *Alice* forv. afg. Messina 17.11. til Valencia. — *Gunhild* afg. Calais 14.11. til Grimsby.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Casablanca 12.11. — *Otto Petersen* ank. Calais 13.11. — *P. N. Damm* ank. Lissabon 13.11. — *Svend Pii* afg. Helsingør 16.11. til Finland.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. År. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TUXEN & HAGEMANN
REDERI & BEFRAGTNINGTELEFON
C. 5735
TEL. ADR.:
DANSHIPAMALIEGADE 4,
KØBENHAVN K.**AARHUS**
STEVEDORE COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af ArbejdsgiverforeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

A/S
EM. Z. SVITZERS BJEKKNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI OG HANDELSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL*Kabyskomputer*

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIKAKTIESELSKAB
KØBENHAVN S**PENSIONS**
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/SHAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner

1755

IVER C. WEILBACH & CO.

NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettet
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 10. November 1949.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Hjelrsabonnement kan indtil udgangen af Januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske fyrs synsviddo er anført for en øjehøjde af 5 meter. Højder og dybder er angivet i meter (m), afstande i sømil (sm) eller motor (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
5.....	1898, 1899, 1900.	65.....	1916.
10 P.....	1898, 1899, 1900.	104.....	1894, 1896.
11.....	1897, 1898, 1899, 1900.	114.....	1888.
11 A.....	1897.	150.....	1888.
31.....	1913.	151.....	1888.
40.....	1913.	156.....	1888.
41.....	1914, 1915.	161.....	1887.
42.....	1914.	182.....	1883.
43.....	1913.	183.....	1882.
60.....	1915, 1916.	186.....	1884.
64.....	1915, 1916.	201.....	1918.

Med dette nummer følger:

Rettelsesblad Nr. 192 (rute 27 b).

Corrections to Nemedri (ending 22. October 1949).

I. Østersøen.

1874. (T). Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne havn. Skibsfartshindring.

Position. Rønne: c. 55° 06' E. 14° 42' E.

Detaller. I Rønne havn er mellem Vejerboden og Kaolinkajen en stor transportabel kran styrtet i vandet. Kranen, der er farlig for sejladsen, er afmærket med to netbøjer.

(Bornholmske marinedistrikt, 4. November 1949.)

1875. Danmark. Bornholm E.-kyst. Nekse havn. Reparationsarbejder afsluttet. Havnebassin atter aabnet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 6/354 1949 udgår.*Position.* c. 55° 03',7 N. 15° 08',7 E.*Detaller.* Reparationen af Nekse dampskibsbassin er afsluttet. Bassinet er atter aabent for besejling.

(Bornholmske marinedistrikt, 5. November 1949.)

1876. Danmark. Bornholm S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.*Tidspunkt.* 8., 9., 10., 14., 15., 18., 21., 22. og 23. November samt 7., 8., 12., 13. og 14.

December 1949, hver dag Kl. 0700—1900.

Positioner. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.

Grødby åens udløb: c. 55° 01',4 N. 14° 54',7 E.

Søbæks udløb: c. 55° 00',7 N. 14° 56',7 E.

Skydeområdet ud over søen har følgende grænser:

1. Mod NE.: En linie, der går i retning NW.—SE. over Søbæk udløb.
2. Mod NW.: En linie, der går i retning NE.—SW. over Grødby åens udløb.
3. Mod S.: En cirkelbue med centrum i Raghhammer Oddes spids og radius 3,1 sm.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Største ordinat: 1020 m.

Under skydning vil der ved Tydskegaard og på Raghhammer Odde være hejst rødt flag med hvid spuns.

(21. bataillon, 31. Oktober 1949.)

1877. Danmark. Bornholm S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.*Tidspunkt.* 12.—17. December 1949, hver dag Kl. 1000—1500.*Positioner.* Sose Odde: c. 55° 02',4 N. 14° 50',2 E.

Sommer Odde: c. 54° 59',6 N. 15° 01',6 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser over søen fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Fareområdet over søen begrænses

mod W. af meridianen gennem Sose Odde,

mod E. — — Sommer Odde og

mod S. af breddeparallellen 54° 54',5 N.

Naar der skydes, vil der ved Tydskegaard og på Raghhammer Odde være hejst rødt flag med hvid spuns.

For skibe og fartøjer, der skal passere fareområdet, vil skydningen blive indstillet under passagen. Passagen skal imidlertid finde sted uden unødigt forsinkelse, og andet ophold, herunder ankring og fiskeri, er forbudt i fareområdet, når flagsignalerne er hejst, og vil medføre politianmeldelse.

(1. Artilleriafdeling, 3. November 1949.)

1878. Sverige E.-kyst. Sillö—Jutskär. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 11. Oktober—30. November, Mandage—Torsdage Kl. 1300—1600.*Position.* Skydepladsen: c. 58° 38' N. 17° 02' E.*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen ved Sillö—Jutskär. Det farlige område begrænses af en cirkellinie med centrum i skydepladsen og radius 5,4 sm.

(U. f. s. Nr. 44/2487. Stockholm 1949.)

1879. (T). Sverige. Stockholm Skærgård. Almagrundet fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib.*Position.* c. 59° 09' N. 19° 09' E.*Detaller.* Almagrundet fyrskib er midlertidigt ombyttet med et fyrskib, der er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og tågesignal er uforandret. Reservefyrskibet har ikke radiofyr.

(U. f. s. Nr. 44/2485. Stockholm 1949.)

1880. Sverige. Bottniske Bugt. Karlsborg, Båtskärnäs og Seskarö sejlrender. Fyr forandret. Nye fyr tændt. Lystønde inddraget.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. A. Fyr forandret:

Position. Malören fyr: c. 65° 32' N. 23° 34' E.

Detaller. Malören fyr lyser nu, som nedenfor anført:

1. Rødt i pejl. fra 126° til 136°,5.
2. Grønt i — - 136°,5 - 156°,5.
3. Hvidt i — - 156°,5 - 162°.
4. Rødt i — - 162° - 196°.
5. Grønt i — - 196° - 213°.
6. Hvidt i — - 213° - 214°,5.
7. Rødt i — - 214°,5 - 220°.
8. Hvidt i — - 220° - 126°.

B. Lystønde inddraget:

Position. c. 65° 32' N. 23° 31' E.

Detaller. Malörens rev lystønde er permanent inddraget.

C. Nye fyr tændt:

a) *Position.* 65° 31' 30" N. 23° 32' 27" E., på Malörens W.-pynt.

Detaller. Et nyt fyr, Malören västra fyr, der viser hvidt og rødt hurtigblink, 90 blink hvert 1^m, er tændt på ovennævnte plads. Gul magasinbygning med rødt fundament. Flammens højde: c. 7 m. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i pejl. fra 321° til 215°.
2. Rødt i — - 215° - 321°.

b) *Position.* 65° 43' 06" N. 23° 27' 15" E., på Halsöklippor skær.

Detaller. Et nyt fyr, Halsöklippor fyr, der viser hvidt, rødt og grønt lys med en-formerkelse hver 2^s, lys 1^s, mørke 1^s, er tændt på ovennævnte plads. 6 m højt, rødt og hvidt fyrtårn på gråt fundament. Flammens højde: c. 7 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 340° til 5°.
2. Hvidt i — - 5° - 7°.
3. Rødt i — - 7° - 60°.
4. Grønt i — - 60° - 111°.
5. Hvidt i — - 111° - 118°.
6. Rødt i — - 118° - 131°.
7. Grønt i — - 131° - 200°.
8. Hvidt i — - 200° - 203°,5.
9. Rødt i — - 203°,5 - 340°.

c) *Position.* 65° 44' 48" N. 23° 27' 45" E., på Vippgrund.

Detaller. Et nyt fyr, Vippgrund fyr, der viser hvidt, rødt og grønt hurtigblink, 90 blink hvert 1^m, er tændt på ovennævnte plads. Stativ med sort- og hvidmalet firkant. Flammens højde: c. 23 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 210° til 248°.
2. Hvidt i — - 248° - 254°.
3. Rødt i — - 254° - 320°.
4. Hvidt i pejling 6° hvor fyret er overet med Halsöklippor fyr. Afstanden mellem fyrene er 3300 m.

d) *Position.* 65° 44' 03" N. 23° 23' 00" E., SSW. for Kalix Trutbåda.

Detaller. Et nyt fyr, Trutskärbådan fyr, der viser hvidt, rødt og grønt gruppeblink, to-blink hver 6^s, er tændt på ovennævnte plads. 7 m højt, hvid- og rødmalet fyrtårn med gråt fundament. Flammens højde: c. 8 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 285° til 293°.
2. Hvidt i — - 293° - 298°.

3. Rødt i — - 298° - 307°.
4. Grønt i — - 307° - 317°.
5. Hvidt i — - 317° - 325°.
6. Rødt i — - 325° - 357°.
7. Grønt i — - 357° - 74°.
8. Hvidt i — - 74° - 137°.
9. Rødt i — - 137° - 151°.

- e) *Position.* 65° 45' 15" N. 23° 29' 30" E., på Västerskärsgrund, NE. for Vippgrund.

Detaller. Et nyt fyr, Västerskärsgrund fyr, der viser hvidt, rødt og grønt gruppe-blink, to-blink hver 6^s, er tændt på ovennævnte plads. Gul magasinbygning med rødt fundament. Flammens højde: c. 7 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 180° til 277°.
2. Hvidt i — - 277° - 291°.
3. Rødt i — - 291° - 328°.
4. Grønt i — - 328° - 15°.
5. Hvidt i — - 15° - 24°.
6. Rødt i — - 24° - 33°.

- f) *Position.* 65° 44' 21" N. 23° 29' 30" E., på Halsö NW.-pynt.

Detaller. Et nyt fyr Halsö nedre fyr, der viser hvidt lys med en-formørkelse hver 4^s, lys 2^s, mørke 2^s, er tændt på ovennævnte plads. Gul magasinbygning med rødt fundament. Flammens højde: c. 7 m.

- g) *Position.* 65° 43' 51" N. 23° 29' 48" E., på Halsö, c. 900 m SE. for Halsö nedre fyr.

Detaller. Et nyt fyr, Halsö övre fyr, der viser hvidt, rødt og grønt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, er tændt på ovennævnte plads. Stativ med sort firkant. Flammens højde: c. 23 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 47° til 56°.
2. Hvidt i — - 56° - 69°.
3. Rødt i — - 69° - 85°.
4. Hvidt i pejl. 154° hvor fyret er overet med Halsö nedre fyr.

- h) *Position.* Båtskärnäs nedre: 65° 46' 56" N. 23° 26' 09" E.

Detaller. To nye ledelys, Båtskärnäs nedre på ovennævnte plads og Båtskärnäs övre c. 200 m 322° derfra, som viser rødt, fast lys, er tændt. **F o r f y r e t :** Pæl med gul trekant. Flammens højde: c. 10 m. **B a g f y r e t :** 4 m højt stativ med sort trekant på en magasinbygning. Flammens højde: c. 22 m.

- i) *Position.* 65° 43' 09" N. 23° 34' 24" E., på Börstskär E.-pynt.

Detaller. Et nyt fyr, Börstskär fyr, der viser hvidt, rødt og grønt gruppe-blink, tre-blink hver 9^s, er tændt på ovennævnte plads. c. 7,5 m højt, gult og rødt fyrtårn med gråt fundament. Flammens højde: c. 6,5 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra land til 160°.
2. Hvidt i — - 160° - 190°.
3. Rødt i — - 190° - 213°.
4. Grønt i — - 213° - 229°,5.
5. Hvidt i — - 229°,5 - 232°.
6. Rødt i — - 232° - 294°.
7. Grønt i — - 294° - 306°.
8. Hvidt i — - 306° - 311°.
9. Rødt i — - 311° - 318°.

- j) *Position.* 65° 45' 45" N. 23° 41' 24" E., på Södra Lehtikari S.-pynt.

Detaller. Et nyt fyr, Lehtikari fyr, der viser hvidt, rødt og grønt et-blink hver 3^s, er tændt på ovennævnte plads. c. 7 m højt, gult og rødt

fyrstårn med gråt fundament. Flammens højde: c. 6,5 m. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 250° til 267°.
2. Hvidt i — - 267° - 269°.
3. Rødt i — - 269° - 349°.
4. Grønt i — - 349° - 45°.
5. Hvidt i — - 45° - 55°.
6. Rødt i — - 55° - 65°.

(U. f. s. Nr. 44/2482. Stockholm 1949.)

1881. (T). Finland. Bottniske Bugt. Kvarken. Snipan fyrskib. Taagesignal ude af virksomhed.

Position. c. 63° 26',0 N. 20° 40',0 E.

Detaller. Tågesignalsirenen på Snipan fyrskib er ude af virksomhed. Tågesignal gives indtil videre med klokke.

(U. f. s. Nr. 30/698. Helsingfors 1949.)

1882. Finland. Finske Bugt. Helsingfors krigshavn. Ny lystønde udlagt.

Position. 60° 10' 12" N. 24° 58' 41" E.

Detaller. På ovennævnte plads i Helsingfors krigshavn er udlagt en lystønde, der viser rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m.

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 30/697. Helsingfors 1949.)

1883. U. S. S. R. Østersoen. Hiiumaa (Dagö) NW. Fyrskib inddraget.

Position. c. 59° 05',7 N. 22° 13',5 E.

Detaller. Hiiumaadal fyrskib er permanent inddraget.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 44/2488. Stockholm 1949.)

1884. Tyskland. Neustädter Bugt. Neustadt anduvning. Oplysning om afmærkning.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved den ydre (S.-lige) del af indsejlingen til Neustadt er på nedennævnte pladser udlagt følgende sømærker:

- a) 54° 04' 41" N. 10° 49' 22" E.: Rød spirtønde A; topbetegnelse: Kegle med opadvendt spids.
- b) 54° 05' 11" N. 10° 49' 06" E.: Rød spirtønde B; topbetegnelse: Kegle med opadvendt spids.
- c) 54° 04' 40" N. 10° 49' 12" E.: Sort spidstønde 1; topbetegnelse: Kegle med nedadvendt spids.
- d) 54° 05' 11" N. 10° 49' 03" E.: Sort spidstønde 2; topbetegnelse: Kegle med nedadvendt spids.

Den i kortet tidligere viste afmærkning ved indsejlingen til Neustadt udtages.

Kort Nr. 186.

(N. f. S. Nr. 43/3005. Hamburg 1949.)

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

1885. (S). Danmark. Sundet. Hellerup lystbådehavn. Fyr slukket. Afmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/856 1949 udgaar.

Position. Hellerup Lystbådehavn fyr: 55° 43' (55") N. 12° 35' (15") E.

- Detaller.* 1. Hellerup Lystbådehavn fyr, på havnens E.-lige molehoved, er slukket for vinteren.
2. Afmærkningen ved indsejlingen til Hellerup lystbådehavn er inddraget for vinteren.

(Havnefogeden, Hellerup lystbådehavn, 3. November 1949.)

1886. Danmark. Sundet. Københavns havn. Langebro S. Aflysning af trafik indstillet indtil videre.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1669 1949 udgår.

Position. Langebro: c. 55° 40',2 N. 12° 35',0 E.

Detaller. Da arbejdet med udlægning af kabler i den gravede rende S. for Langebro midlertidigt er indstillet, ophæves indtil videre den midlertidige aflysning af trafik gennem Langebro på søndage mellem Kl. 1000 og Kl. 1200.

(Havnekaptajnen, Københavns havn, 7. November 1949.)

1887. Danmark. Smaalandsfarvandet. Langø Vrid. Oplysning om sømærkes plads.

Ny position. 54° 57' (53") N. 12° 06' (42") E.

Detaller. Stengrund hvide stage med 1 halmvisk er udlagt i 6 m vand på ovennævnte plads.

Kort Nr. 161.

(Fyrdirektoratet, 3. November 1949.)

1888. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord N.-side. Skærbækværket. Fortøjningsbøje udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1538 1949.

Position. Klippehage bifyr: 55° 30' 46" N. 9° 37' 06" E.

Detaller. Den i ovennævnte tidligere E. f. S. omtalte fortøjningsbøje i den S.-lige del af svajebassinet ved Skærbækværket er udlagt.

Kort Nr. 156, 150, 114 og 151.

Publikationer. Havnelods, side 284 (Nr. 302 A). Søm.-fort. side 67, Nr. 7 c.

(Marineministeriet, 3. November 1949.)

1889. Danmark. Lille-Bælt. Halk Hoved. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 18. og 19. November 1949.

Position. c. 55° 12',0 N. 9° 42',1 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser på skydeterrænet ved Halk.

Under skydningerne vil der på den i skydeterrænet værende signalmast være hejst en kurveballon.

Under skydningerne er det forbudt at besejle farvandet inden for linien: Halk Hoved—Schønheyder Banke—Holst Banke—Barsø.

(Politimesteren, Haderslev, 4. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1890. (T). Danmark. Kattegat. Odense indsejling. Båke væltet.

Position. 55° 27' (39") N. 10° 26' (04") E.

Detaller. Forbåken til S.-ligste båkepar ved indsejlingen til Odense Kanal er væltet.

(Marineministeriet, 4. November 1949.)

1891. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Gylling Næs E. Sogrund. Sømærke atter på plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1855 1949 udgår.

Position. c. 55° 50',4 N. 10° 16',5 E.

Detaller. Sogrund røde spidstønde med 1 opadvendt kost er atter på plads.

(Marineministeriet, 3. November 1949.)

1892. Danmark. Kattegat. Aarhus lystbådehavn. Tågesignal atter i orden.*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1701 1949 udgår.*Position.* $56^{\circ} 10' (03'') \text{ N. } 10^{\circ} 13' (41'') \text{ E.}$, på E.-molens hoved.*Detaller.* Den elektriske ventilatorsirene ved Aarhus lystbådehavn er atter i orden.

(Havneingeniøren, Aarhus, 31. Oktober 1949.)

1893. (P). Danmark. Limfjorden E.-lige del. Middelgrund. Afmærkning forandres.*Positioner.* a) $57^{\circ} 01',3 \text{ N. } 9^{\circ} 26',1 \text{ E.}$ b) $57^{\circ} 01',6 \text{ N. } 9^{\circ} 24',8 \text{ E.}$ *Detaller.* a) Middelgrund røde stage med I opadvendt kost (den vestligste) på ovennævnte plads a) vil blive flyttet til W.-enden af Middelgrund.

b) Brovst Løb røde stage med I opadvendt kost, der er udlagt på ovennævnte plads b), vil blive inddraget.

Publikationer. Danske Lods II, side 83. Søm-fort. side 31, Nr. 8 og 10.**1894. Danmark. Limfjorden. Logstør Bredning. Livø N. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1859 1949 udgår.*Position.* $56^{\circ} 55' (51'') \text{ N. } 9^{\circ} 05' (22'') \text{ E.}$ *Detaller.* Vraget af et luftfartøj, over hvilket mindste dybde er 6,4 m, og som er sunket på ovennævnte plads, er afmærket med en vager med grøn stage, udlagt tæt NØ. for vraget.*Kort* Nr. 104.

(Fyrdirektoratet, 25. Oktober 1949.)

1895. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Strømsignaler.*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1648 1949 udgår.*Position.* c. $56^{\circ} 35' \text{ N. } 8^{\circ} 34' \text{ E.}$ *Detaller.* Fra og med den 20. November 1949 ved døgnets begyndelse vil en ny signalgivning vedrørende strømretning og strømhastighed ved Oddesundbroen træde i kraft.

- 1) Strømretningen angives på sortmalede, cirkulære skiver på begge sider af broen i midten af brofaget umiddelbart SE. for klafaget.

Strømretningen vises med en hvidmalet viser, der peger mod den kompasretning på skiven, hvorfra strømmen kommer. På skiven er verdenshjørnerne afgivet med de hvidmalede bogstaver: N, E, S og W.

Signalerne angiver strømretningen ved hjælp af et ror, som er anbragt i en dybde af c. 2 m under daglig vandstand omtrent i midten af det nævnte brofag.

I mørke og usigtbart vejr er hver af de to skiver belyst med to hvidt lysende projektører, som kun tændes, når et skib tilkendegiver ønske om at få broen åbnet.

- 2) Strømhastigheden angives på tavler på begge sider af broen ved siden af de ovennævnte skiver til angivelse af strømretningen.

Strømhastigheden vises på tavlerne såvel om dagen som om natten ved tænding af henholdsvis 1, 2 eller 3 hvidt lysende, vandrette striber, der blinker c. 60 gange i minuttet.

Når 1 stribe er tændt, er strømhastigheden mellem 0 og 1 knob.

Når 2 striber er tændt, er strømhastigheden mellem 1 og 2 knob.

Når 3 striber er tændt, er strømhastigheden over 2 knob.

Strømhastighedssignalerne tændes kun, når et skib tilkendegiver ønske om at få broen åbnet.

Signalerne angiver strømhastigheden, som denne måles ved hjælp af en propel, der sættes i rotation af strømmen. Propellen er anbragt i midten af samme brofag som signalerne og i en dybde af c. 2 m under daglig vandstand.

Det bemærkes, at strømhastighedssignalerne på større afstand kun kan ses tydeligt inden for en vinkel på c. 19° , d. v. s. set fra NØ. i pejling 206° til 225° og set fra SW. i pejling 31° til 50° .

Endvidere gøres der opmærksom på, at strømretningssignalernes visning betragtes som usikker ved strømskifte og ved svag strøm.

Samtidigt med, at de nye strømsignaler træder i kraft, inddrages det gamle strømretningssignal på ledeværket NØ. for broens gennemsejlingsfag.

I tilfælde af isgang vises strømsignalerne ikke, idet ovennævnte ror og propel da optages.

Hvis strømsignalerne ikke kan gives, f. eks. på grund af, at anlæggets mekaniske dele er i uorden, eller på grund af isgang, vil dette blive tilkendegivet ved, at strømhastighedssignalet ikke tændes, hvilket da også angiver, at strømretnings-signalet må betragtes som værende ude af drift.

Den største målte strømhastighed på stedet er ca. 3 knob, men hastigheden kan formentlig under ekstraordinære forhold stige til 4 à 5 knob.

Publikationer. Danske Lods II, side 51.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 2. November 1949.)

1896. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Vrag flyttet. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/1194 1947.

Position. 56° 34' (43") N. 8° 33' (39") E.

Detaller. Efter afmontering af rambukken på den i ovennævnte E. f. S. omhandlede sunkne pram i gennemsejlingsåbningen mellem Oddesundbroens piller Nr. 7 og Nr. 8 er prammen flyttet, således at den nu ligger nærlig i løbets retning og c. 11 m fra pille Nr. 7. Mindste dybde over vraget er nu 3,6 m ved daglig vandstand. Vragafmærkningen, der var udlagt ved vraget, er inddraget.

Kort Nr. 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 50.

(Ministeriet for offentlige arbejder, 18. Oktober 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1897. Grønland W.-kyst. Kobberminebugt. Båke opført.

Position. 60° 52' (12") N. 48° 19' (22") W.

Detaller. Som erstatning for en på ovennævnte plads på Kobberminebugtens Båkeo tidligere opført, men senere nedblæst båke er på samme plads rejst en 5 m høj, rødmalet båke med trekant med nedadvendt spids som topbetegnelse. Båken er anbragt i en gulmalet tønde.

Kort Nr. 11 A og 11.

Publikationer. Grønlandske Lods, side 175.

(Grønlandske marinekommando, 19. Oktober 1949.)

1898. Grønland W.-kyst. Nunarssuit—Frederikshaab. Tindingen NW. Smallesund. Båker opført.

Position. c. 61° 33',0 N. 49° 18',0 W.

Detaller. Pynterne ved indsejlingen til Smallesund på ovennævnte plads er afmærket, som følger:

- 1) N.-pynten: En 4,5 m høj, rødmalet båke med trekant med nedadvendt spids som topbetegnelse. Terrænhøjde: c. 20 m. Båken er anbragt i en gulmalet tønde.
- 2) S.-pynten: En 4,5 m høj, rødmalet båke med trekant med opadvendt spids som topbetegnelse. Terrænhøjde: c. 60 m.

Kort Nr. 10 P, 11 og 5.

Publikationer. Grønlandske Lods, side 188 og 189.

(Grønlandske marinekommando, 19. Oktober 1949.)

1899. Grønland W.-kyst. Frederikshaab N. Qagssisalik Øerne. Avigait indsejling. Båke opført.

Position. c. 62° 12',0 N. 50° 03',0 W.

Detaller. På den højeste af Qagssisalik Øerne, c. 3 sm W. for indsejlingen til Avigait, er opført en 5 m høj, rødmalet båke med trekant med nedadvendt spids som topbetegnelse.

Båken er anbragt i en gulmalet tønde.

Kort Nr. 10 P, 11 og 5.

Publikationer. Grønlandske Lods, side 198.

(Grønlandske marinekommando, 19. Oktober 1949.)

1900. Grønland W.-kyst. Frederikshaabs Isblink S. Ikermiut Øerne. Båke opført.

Position. 62° 23' (40") N. 50° 14' (00") W.

Detaller. I Ikermiut Øernes N.-ligste øgruppe, der består af 4 øer, er der på toppen af den c. 40 m høje næstnordligste ø rejst en 6,5 m høj, rødmalet båke med timeglas som topbetegnelse. Båken er anbragt i en gulmalet tønde.

Kort Nr. 10 P, 11 og 5.

Publikationer. Grønlandske Lods, side 197.

(Grønlandske marinekommando, 19. Oktober 1949.)

1901. (T). Holland. Nordsoen. Terschellingerbank fyrskib midlertidigt inddraget.

Position. c. 53° 28',7 N. 5° 08',3 E.

Detaller. Terschellingerbank fyrskib er fra den 7. November 1949 for et tidsrum af c. 4 uger ombyttet med en lystønde.

(B. a. Z. Nr. 282/3961. 's-Gravenhage 1949.)

1902. (T). Holland. Nordsoen. Ijmuiden anduvning. Vraglystønde midlertidigt ombyttet med spidstønde.

Position. c. 52° 29',3 N. 4° 32' E.

Detaller. Baloeran vraglystønde på ovennævnte plads er midlertidigt ombyttet med en grønmalet spidstønde.

(B. a. Z. Nr. 284/3989. 's-Gravenhage 1949.)

1903. England E.-kyst. The Downs. Gull Stream. Oplysninger om vrag.

I. *Position.* 51° 18' 06" N. 1° 30' 23" E.

Detaller. Et vrag, over hvilket mindste dybde er 9,1 m, er sunket på ovennævnte plads.

II. *Position.* c. 0,1 sm S. for position I.

Detaller. Vraget, der i kortene er angivet at være sunket på ovennævnte position, udtages.

III. *Position.* c. 51° 17' 55" N. 1° 29' 45" E.

Detaller. Dybden over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 7,0 m til 9,8 m.

(N. t. M. Nr. 2220. London 1949.)

1904. England E.-kyst. Themsen munding. South Shingles. Lys- og fløjtetønde flyttet.

Position. South Shingles båke: c. 51° 29' 55" N. 1° 15' 30" E.

Detaller. South Shingles lys- og fløjtetønde ligger nu 0,67 sm 167° fra ovennævnte båke.

(N. t. M. Nr. 2259. London 1949.)

1905. England E.-kyst. Themsen indsejling. Long Sand. Bjærgningsarbejder indstillet.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1823 1949 udgår.

Position. c. 51° 32' 20" N. 1° 22' 20" E.

Detaller. Bjærgningsarbejderne på ovennævnte plads er indstillet indtil videre.

(N. t. M. Nr. 2289. London 1949.)

1906. England E.-kyst. Themsen munding. North Edinburgh Channel. Lystønder ombyttes med tønder.

Tidspunkt. c. 17. November 1949, uden yderligere meddelelse.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte lystønder ombyttes med tønder, som anført:

a) N. W. Longsand: c. 51° 33' 30" N. 1° 15' 45" E.: Ombyttes med en sortmalet spidstønde.

b) Shingles Patch No. 4: c. 51° 32' 50" N. 1° 16' 55" E.: Ombyttes med en rød- og hvidternet stumpetønde.

c) S. W. Longsand: c. 51° 31' 40" N. 1° 18' 55" E.: Ombyttes med en sortmalet spidstønde.

(N. t. M. Nr. 2258. London 1949.)

1907. England E.-kyst. Themsen indsejling. The Wallet. Oplysning om vrage.

Rettet position. 51° 45' 10" N. 1° 10' 02" E. (Vragets plads).

Detaller. Mindste dybde over vraget, der tidligere var opgivet at ligge tæt NE. for ovennævnte plads, er nu 5,8 m. Vragtønden, der lå tæt S. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2286. London 1949.)

1908. England E.-kyst. Cockle Gateway. Lys- og fløjtetønde udlægges. Lystønde inddrages.

Tidspunkt. c. 18. November 1949, uden yderligere meddelelse.

Position. Hemsby kirke: c. 52° 41' 45" N. 1° 41' 30" E.

Detaller. N. Caister lys- og fløjtetønde, der er sortmalet, og som viser hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 10^s, vil på ovennævnte tidspunkt blive udlagt 2,725 sm 87° fra ovennævnte kirke.

N. Caister lystønde, der er udlagt 0,3 sm S. for ovennævnte lys- og fløjtetønde, vil samtidigt blive inddraget.

(N. t. M. Nr. 2237. London 1949.)

1909. England E.-kyst. Humber anduvning. Bjærgningsarbejder indstillet.

Tidligere E. f. S. Nr. 12/635 1949 udgår.

Position. c. 53° 51' 35" N. 0° 25' 35" E.

Detaller. Bjærgningsarbejderne på ovennævnte plads er indstillet indtil videre.

(N. t. M. Nr. 2290. London 1949.)

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

1910. England S.-kyst. Dover havn. Oplysning om vrage.

Position. c. 51° 07' 00" N. 1° 20' 20" E.

Detaller. Et vrage ligger sunket tæt op ad mellemolen ved Dover havn. Skibe kan ikke passere mellem molen og vraget.

(N. t. M. Nr. 2222. London 1949.)

1911. England S.-kyst. Southampton. Fyrbaake fjernet. Lystønde udlagt.

1. *Position.* c. 50° 53' 05" N. 1° 24' 10" W.

Detaller. Gymp fyrbaake på ovennævnte plads er fjernet.

2. *Position.* Berthing tågesignalstation: c. 50° 53' 00" N. 1° 23' 30" W.

Detaller. En ny lystønde, Gymp lystønde, der er en rødmalet stumpetønde, og som viser rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m, er udlagt 0,46 sm 296° fra ovennævnte tågesignalstation.

(N. t. M. Nr. 2274. London 1949.)

1912. England. Wales. Bristol Channel. Barry Roads. Oplysning om vrage.

Position. 51° 22' 39" N. 3° 14' 36" W.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 6,1 m, er sunket på ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 2257. London 1949.)

(Se tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

1913. Island W.-kyst. Hvalfjörður. Sømærker sunket.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/299 1948, punkt III.

Positioner. a) 64° 22' 11" N. 21° 33' 00" W., S. for Hvammsey.

b) 64° 22' 07" N. 21° 28' 38" W., SW. for Þyrilsnes.

Detaller. De sortmalede kugletønder, der var udlagt på ovennævnte pladser ved grunde i Hvalfjörður inderste del, er sunket.

Kort Nr. 43, 40 og 31.

(T. t. s. Nr. 7/18. Reykjavik 1949.)

1914. Island W.-kyst. Patreksfjörður. Kabel udlagt.*Positioner.* Sandodda: c. 65° 33',5 N. 23° 57',5 W.

Þufneyri: c. 65° 34',7 N. 23° 57',6 W.

Detaller. Et nyt kabel er udlagt tværs over Patreksfjörður mellem ovennævnte punkter.*Kort* Nr. 42 og 41.

(T. t. s. Nr. 10/27. Reykjavik 1949.)

1915. Island N.-kyst. Ingolfsfjörður. Seljanes fyr. Brændetid forøget.*Position.* 66° 04' (05") N. 21° 39' (58") W.*Detaller.* Seljanes fyrs brændetid er nu: 1. August—15. Maj.*Kort* Nr. 64, 41 og 60.*Publikationer.* Fyrfort. Nr. 964.

(T. t. s. Nr. 10/26. Reykjavik 1949.)

1916. Island N.-kyst. Hunafloi. Steingrimsfjörður. Kabel udlagt.*Positioner.* a) c. 65° 43',6 N. 21° 39',0 W.

b) c. 65° 43',2 N. 21° 40',4 W.

Detaller. Et nyt kabel er udlagt tværs over Steingrimsfjörður mellem ovennævnte to pladser, c. 200 m inden for det gamle kabel over fjorden.*Kort* Nr. 65, 64 og 60.

(T. t. s. Nr. 10/28. Reykjavik 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

*Korts eller
bogs Nr.**England:*

N

List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals — Volume 8, Western Side of North Atlantic Ocean.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.**1917. Danmark. Sundet. Rute 32. Oplysning om lys- og klokketønde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1873 1949.*Position.* c. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.*Detaller.* Den automatiske lys- og klokketønde i rute 32, punkt 21, er nu udstyret med automatisk taageventil, således, at klokkesignalet fremtidigt kun afgives under usigtbare vejrforhold samt i frostvejr.

(Fyrdirektoratet, 4. November 1949.)

1918. Polen. Ruten Swinemünde E. Oplysning om lystøndes plads.*Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1870 1949 (punkt II).*Rettet position.* 54° 09' 36" N. 14° 43' 54" E.*Detaller.* Lystønde 9 i ruten *Swinemünde E.*, er udlagt på ovennævnte rettede position.*Kort* Nr. 201.

(Hydr. Serv. Bull. Nr. 35/149. Gdynia 1949.)

Tillæg.

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

1919. (P). England W.-kyst. Liverpool Bugt. Lys- og klokkeflaade udlægges. Fyrskib inddrages.

Tidspunkt. c. 1. December 1949, uden yderligere meddelelse.

1. *Position.* c. $53^{\circ} 31' 09''$ N. $3^{\circ} 32' 00''$ W.

Detaller. „North-West“ lys- og klokkeflaade udlægges på ovennævnte plads. Lys- og klokkeflaaden er rød og hvid, lodret stribet og viser hvidt gruppe-blink, 2 og 4 blink hver 10^s . Flammens højde: 11,3 m. Synsvidde: 10 sm. Fyret er ubevogtet. Flaaden er forsynet med automatisk taageklokke: Et-slag hver 20^s .

2. *Position.* c. $53^{\circ} 32' 25''$ N. $3^{\circ} 36' 05''$ W.

Detaller. „North-West“ fyrskib på ovennævnte plads inddrages.

(N. t. M. Nr. 2276. London 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 43, dated 22nd October, 1949.

[Last Corrections : Weekly Edition No. 42, dated 15th October, 1949.]

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1567	7	No. 12 Danger Area. <i>Add</i> caution as follows :— Caution. The area bounded by positions (xxiii) to (xxvi) has not yet been completely searched for wrecks.
1568	12	NF Route. NF 7 Buoy. <i>Add</i> to description :— <i>Bell.</i>
1569	12	NF—NIEUPORT BANK Link. NF 7 Buoy. <i>Add</i> to description <i>Bell.</i>
1570	31	WAY 8. Buoy 8/2. <i>Amend</i> light characteristics to read :— (<i>Gp. Occ. (2) 15 sec.</i>).
1571	41	ECKERNFÖRDE Approach. Buoy 8/2. <i>Amend</i> light characteristics to read :— (<i>Gp. Occ. (2) 15 sec.</i>).

VOLUME II.

NIL.

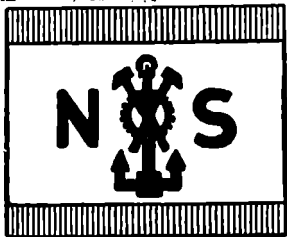
Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 304.

Rute 27 b.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	II	1—2	Nyt vrug tilføjes således: 1-2 — 55° 40',0 — 10° 36',5 — Holl. m/s <i>Casana</i> . Dybde o. vg. 4,6 m. — Vgv. 1 fl. SW. f. vg. — 0,4 sm — N.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



GASOLIE
DIESELOLIE



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 19779-16770

TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER

&

— MOTORER

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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

NAKSK

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDI

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBO

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbria« pr. Mariager**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

FRA UGE TIL UGE

DØDSFALD

Natten til d. 17. november afgik skibsreder *Willie C. K. Hansen* ved døden efter nogen tids sygdom, 62 år gammel.

Skibsreder *Willie C. K. Hansen*, der var født i København d. 2. juli 1887, var som søn af general-konsul *Johan Hansen* prædestineret til at gå i slægtens fodspor og vie dansk skibsfart sine kræfter. Efter en kort læretid i familiefirmaet *C. K. Hansen* blev han sendt til udlandet for videre uddannelse, og tog bl. a. afgangseksamen fra handelsakademiet i Dresden i 1907. I 1911 vendte han tilbage til Danmark og blev optaget i firmaet, som han i 1916 blev medindehaver af, og hvor hans hovedvirke kom til at ligge i mægler- og speditjonsforretningen m. m.

Mange andre og krævende opgaver blev imidlertid i årenes løb lagt på skibsreder *Willie C. K. Hansens* skuldre. Allerede i 1920 blev han indvalgt i eksekutivkomiteen for the Baltic and International Maritime Conference, hvor han som formand for dokumentrådet i en lang årrække og senere som vicepræsident til sin altfor tidlige død øvede en indsats, som med rette er påskønnet i danske og internationale skibsfartskredse. Han var desuden bestyrelsesmedlem i Danske Rederes Retsværn og formand for den danske afdeling af Assuranceforeningen *Skuld* samt bestyrelsesmedlem i Dampskibsselskabet *Dannebrog* og *Bunkerkul-Depotet*.

Det kan endvidere nævnes, at skibsreder *Willie C. K. Hansen* i sin tid tog initiativet til oprettelsen af selskabet *Handels- og Søfartsmuseets Venner*.

DANSKE REDERES RETSVÆRN

Den 25. november 1949 er der forløbet 25 år, siden en kreds af Dansk Dampskibsrederforening's medlemmer besluttede at oprette en selvstændig dansk defence club, der fik navnet *Danske Rederes Retsværn* med undertitlen *Danish Shipowners' Defence Association*.

Det var rederiernes tanke, at der burde oprettes en defence club med kontor i København, hvortil de kunne henvende sig for at få råd og vejledning samt assistance over alt i verden, også i retssager i forbindelse med de mange juridiske tvivlsspørgsmål, der kan opstå under søtransport.

Danske Rederes Retsværn blev oprettet i nær tilknytning til Nordisk Skibsrederforening i Oslo, med hvilken defence club Retsværnet stadig har et intimt samarbejde.

Den assistance, rederierne kan få hos Retsværnet, er mangeartet, hvilket fremgår af formålsparagraffen i foreningens love, der lyder således:

»Foreningens Formaal er at bistaa Medlemmerne:

- 1) med at gennemføre disses retmæssige Krav paa Fragt, Dødfragt, Liggedagspenge, Erstatning for ukontraktmæssigt Ophold og Bjergeløn,
- 2) ved at gennemføre Krav opstaaet ved Brud paa Fragtkontrakter, eller paa Kontrakter om Passagerbefordring, Lastning, Stuvning, Trimming, Lægtring, Losning, Oplægning, Dokning og Reparation, eller paa Kontrakter om Udrustning af Skibe (derunder Bunkerkul og -olie og Stores), og
- 3) i Tilfælde af Krav fra eller overfor offentlige

Autoriteter, derunder Havne- og Fyrstyreiser, Jernbane- og Kanalselskaber, Pakhuskompagnier og lign.

Foreningens Bistand i disse Tilfælde bestaar dels i raadgivende Vejledning, dels ved Overtagelse af de nævnte Sager eventuelt til Retsforfølgning eller Voldgift.«

Gennem årene har Danske Rederes Retsværn ydet en ikke ringe støtte til dansk rederinæring ved at behandle talrige vanskelige disputer. Retsværnet har således indkasseret indtil nu kr. 28.650.000,00.

Foreningens første bestyrelse var generalkonsul *Johan Hansen*, konsul *D. Lauritzen*, direktør *K. Reinhard*, skibsreder *A. P. Møller*, konsul *Chr. Andreasen*, direktør *H. Gether* og skibsreder *Axel Kampen*.

Den nuværende bestyrelse er skibsreder *Axel Kampen*, formand, (Dampskibsselskabet *Torn*), skibsreder, godsejer *A. Reimann*, næstformand, (A/S *Motortramp*), skibsreder *Alexis R. Andresen* (Dampskibsselskabet *Dania*), direktør *Hans Rasinussen* (Dampskibsselskabet *Progress*) og fuldmægtig *Einar Nielsen* (rederiet *A. P. Møller*). Indtil sin død fornylig var tillige skibsreder *Willie C. K. Hansen* medlem af bestyrelsen.

Skibsreder *Axel Kampen*, der var med i den første bestyrelse, har været bestyrelsesmedlem i alle 25 år.

Det arbejde, bestyrelsen yder i Danske Rederes Retsværn, er ulønnet.

Ved stiftelsen blev der indmeldt 350.000 b.r.t. Den indmeldte tonnage udgør nu 615.000 b.r.t.

Fra stiftelsen og til maj 1946 var foreningens administrerende direktør overretssagfører, greve *C. Ahlefeldt Laurvig*. Den nuværende administrerende direktør er landsretssagfører *André Sørensen*.

m.s. »NORDHVAL«

Dampskibsselskabet »Norden«s nye enkeltskruede motorskib *Nordhval*, der er bygget ved *Nakskov Skibsværft* var d. 23. november på prøvetur i *Lange-landsbæltet*.

Skibet har følgende dimensioner: Største længde 433' 3¾", længde mellem perpendikulærer 405' 0", bredde på spant 57' 6", dybde til hoveddæk 28' 9", lasteevne 8,600 tons d.w., og det er bygget til *Lloyd's* højeste klasse med åbent shelterdæk med hak og med huse midtskibs og agter. Skibets dobbeltbund, der strækker sig over hele dets længde, er indrettet til brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 master og 2 samsonposter, 12 ladebomme, hvoraf 1 med 20 tons, 1 med 12 tons og 10 med 5 tons løsteevne, der beljenes af 10 stk. 5 tons elektriske lossespil. Endvidere findes der elektrisk drevne ankerspil, forhalingsspil og elektrisk styremaskine.

I salonhuset er der, foruden en salon, indrettet kamre for 1., 2. og 3. styrmand samt hovmesteren. Sammestede er indrettet et stort hospital med 3 senge.

Kaptajnshuset, der findes på underbroen, og hvori er indrettet kaptajnens opholdsrum og sovelukaf med tilhørende toiletrum, indeholder endvidere kamre for 4. styrmand og 1 aspirant samt rum for gyrokompas. På kommandobroen findes bestikhus og radiostation med radio-pejleapparat. Skibet er for-

synet med gyroskop kompas med selvstyrer, projektor-kompas og radar og kommandoanlæg.

I maskinhuset findes kamre for mestre, assistenter, restaurationspersonale og lærlinge, officerernes messer m. m.

Mandskabskamre, der er indrettet som enkeltmandskamre, samt en rygesalon findes i et dækhus agter, medens messer for henholdsvis dæks- og maskinfolk findes midtskibs.

Skibets maskineri består af 1 stk. 6 cyl. Burmeister & Wain 2-takt enkeltvirkende dieselmotor på 4,100 BHK., der giver skibet en fart af ca. 14 knob. Til opvarmning af skibet findes en kedel, der er således indrettet, at den i søen opvarmes af motorernes spildegas, medens den ved land opvarmes ved oliefyring.

JULEHILSENER TIL DANSKE SØFOLK

Danmarks kortbølgesender har i år fået overdraget hvervet at viderebringe julehilsenerne til de danske søfolk.

Hilsenerne, som alle vil blive læst af speakere, bliver udsendt i dagene umiddelbart før jul og bliver ordnet således, at man i hver udsendelse koncentrerer sig om danske skibe i et bestemt område af verden. I samarbejde med rederierne vil der blive udarbejdet skønsmæssige positionslistor for samtlige danske skibe, og hilsenerne vil derefter blive ordnet og sendt med retningsantenne til følgende otte områder, som det skulle være teknisk muligt at dække med den sender, statsradiofonien råder over:

Europæiske farvande inkl. Middelhavet.

Nordatlanten og farvandene omkring Island og Østgrønland.

Nordamerikanske farvande, både vest og øst for U.S.A. og Canada.

Sydatlanten og farvandene langs Sydamerikas østkyst og nordkyst.

Indiske ocean og persiske havbugt.

Østasiatiske farvande omkring Bagindien og Indonesien.

Farvandene omkring Kina og Japan.

Farvandene omkring Australien og New Zealand.

Sidste frist for indlevering af hilsener er 1. december.

ÅRHUS HAVN

Århus havneudvalg har overdraget entreprenørfirmaet A. Jespersen & Søn, Århus, arbejdet med fjernelse af den gamle midtermole i Århus havn, og bygningen af den nye pier I. Arbejdet vil vare halvandet år, og firmaets tilbud lød på 1.870.300 kr.

Det er meningen, at D.F.D.S. skal have en stor administrationsbygning på sydsiden af den nye pier, hvor rutebådene vil lægge til, og på den nordlige side opføres forskellige pakhuse.

SØMANDSMISSIONEN

Den skandinaviske sømandskirke i Leith ved Edinburgh genåbnedes i søndags ved en gudstjeneste, hvor formanden for den norske sømandsmmission, pastor Meyer, Bergen, prædikede. Kirken, der blev indviet i 1868 som den første af den skandinaviske sømandsmmissions kirker, som nu findes over hele verden, blev beskudt ved bombardement i 1941.

SKIBSADOPTIONERNE

Den danske skole, Ch. Paulsen-skolen, i Flensborg rettede for nogen tid siden henvendelse til Dansk Skibsadoption med anmodning om at måtte få lejlighed til at knytte forbindelse med et af vore koffardiskibe. Efter hvad Søfartens Fremme oplyser, har føreren af rederiet A. P. Møllers store nybygning m.s. *Lexa Mærsk*, kaptajn S. A. Andreasen

givet tilsagn om at ville lade sit skib adoptere af den nævnte skole. Der er næppe tvivl om, at dette samarbejde mellem besætningen ombord på *Lexa Mærsk*, som snart vil indgå i liniefart mellem Amerika og Østen, og de unge danske sydslesvigere, vil udvikle sig til glæde for begge parter.

ORDENSDEKORATION

Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, skibsreder *Christian J. C. Harhoff*, er blevet udnævnt til kommandør af den norske St. Olavs orden.

DEN NYE TYSKE HANDELSFLÅDE

De allierede højkommisærere i Tyskland er efter den nu underskrevne aftale mellem de tre okkupationsmagter bemyndiget til at tillade omgående bygning af oceangående handelsskibe i Vesttyskland. Overenskomsten indgår i højkommisærernes instruktioner under de forhandlinger om den nye Tysklands-politik, som allerede er indledt med den tyske regering.

Enkeltighederne i overenskomsten om de tyske skibsbygninger bliver holdt hemmelige, men det vides, at antallet af hurtige lastskibe i oversøisk fart, som omfattes af den særlige tilladelse, vil blive mindre end 20. Deres hastighedsgrænse skal efter forlydende ligge omkring 14 knob. Fra De forenede Staters side har man opgivet kravet om, at Tyskland skulle have lov til at bygge op til 50 hurtige lastskibe uden for den af de tre magter fastsatte grænse på 7,200 tons og 12 knob.

Den nye aftale supplerer den i april måned sidste år truffene aftale mellem de tre okkupationsmagter. Den engelske, franske og amerikanske udenrigsminister blev den gang enige om, at Tyskland ikke skulle have lov til at bygge oceangående skibe, før det havde en tilstrækkelig stor kystflåde.

De første tre skibe på 1,500 tons, som Tyskland har bygget efter krigen, vil forøvrigt blive søsat inden længe. De er bygget for Hamborg-rederiet Ernst Russ.

STATSDRIFT

Den australske forsvarsminister, *Mr. Dedman*, repræsenterende ministeren for skibsfart og brændsel, senator *Ashley*, berettede for nylig i det australske House of Representatives, at tabet på de af regeringen ejede og befragtede skibe i løbet af de sidste tre år beløb sig til 10.950.000 australske pund. Alene for sidste finansår var tabet 2.636.000 pund, hvilket dog indbefattede en godtgørelse til rederier for de beslaglagte skibe på 646.000 pund samt 1 mill. pund repræsenterende renter og nedskrivning på flådens kapitalværdi.

Skibsfartsministeriet havde ladet bygge 163.000 tons (sandsynligvis d.w., men ikke oplyst) til et totalbeløb af 13 mill. pund samt to skibsdokker, en i Sydney og en i Melbourne. Flere skibe var under bygning dels for regeringen og dels for private skibsredere.

HOLLANDS HANDELSFLÅDE

Af den hollandske rederiforenings årsberetning fremgår, at den hollandske handelsflåde den 1. januar 1949 bestod af 528 skibe på 2,604,000 brutto tons. Det er en fremgang på ca. 200,000 tons, men det viser sig, at der er en større tilgang af lastskibe og tilbagegang af passagerskibe. Den hollandske handelsflåde begynder også at blive betænkeligt ældre, idet ca. 0,6 mill. tons har passeret 20 års grænsen. 1,45 mill. tons er under 10 år, men heraf udgør 0,3 mill. tons Liberty- og andre krigsbyggede skibe.

Svenske betragtninger

I tidsskriftet Svensk Utrikeshandel nr. 21 af 15. nov. 49 har direktør K. R. Bökman i en artikel: »Allmänna tendenser inom sjöfarten« anstillet nogle betragtninger om skibsfarten i dag og udsigterne for fremtiden.

Et af de spørgsmål, direktør Bökman beskæftiger sig med, er devalueringen og dens følger for skibsfarten, et spørgsmål, han mener endnu er så uafklaret, at man for skibsfartens vedkommende ikke kan afgøre virkningerne på godt og ondt for om nogle måneder.

Stærkt forenklet, skriver direktøren, kan målet med devalueringen for de implicerede lande siges at være det at kunne sælge billigere på dollarmarkedene. For at kunne nå dette mål må produktionsomkostningerne på dollarbasis reduceres gennem valutamanipulationen, men jeg kan forsikre, at for skibsfartens vedkommende er dette ikke sket. Tværtimod er skibsfartens »produktionsomkostninger« steget meget betydeligt. Størstedelen af Sveriges handelsflåde drives af motorer eller oliefyrede dampmaskiner, og denne del af tonnagen er tilmed den nyeste og repræsenterer langt den største kapitalinvestering. Bunkerolien, en af de største udgiftsposter i et skib, leveres næsten udelukkende af amerikanske eller engelske firmaer. Noteringerne på amerikansk olie er praktisk talt uforandrede, hvad der vil sige, at dollarudgifterne for amerikansk bunkerolie er sprunget i vejret med et slag. De britiske selskaber har, tildels fordi det var vanskeligt at holde to pris-klasser på den samme vare på verdensmarkedet, tilpasset sine priser efter dollarnoteringerne, således at udgifterne til sterling-olie altså stiger i samme grad. Jeg skal tilføje, at olieprisen vel knap nok kan anses for at være blevet stabiliseret efter devalueringen, men man må håbe, at den sunde fornuft skal få amerikanerne til at foretage en prisnedsættelse for ikke at modvirke målet for devalueringen.

Også en hel del andre driftsudgifter må erlægges i dollars, og man må huske på, at denne forøgelse af dollarudgifterne ingenlunde altid vil kunne kompenseres af en forøget »hjemmeværdi« af de indtjente dollarfragter. I adskillige tilfælde udgøres fragttillægterne af devaluerede sterlingbeløb, medens udgifterne i en betragtelig grad må betales i dollar eller i andre kun lidt nedskrevne valutaer. Hertil kommer, at rederierne må yde besætningerne et vist løntillæg som kompensation for egne penges mindre værdi, når skibene anløber amerikanske havne. For skibsfartens vedkommende kan man altså sige, at produktionsomkostningerne ikke blot ikke er blevet stående uforandret i forhold til dollaren, men at de er steget yderligere.

Den fordel, som skibsfarten skulle nyde af devalueringen, skulle være øget handelssamkvem med deraf flydende større lasttilgang til skibsfarten. I praksis er det imidlertid et meget spinkelt håb at bygge på, fordi allfor mange irrationelle faktorer spiller med ind her. Forfatteren peger i denne forbindelse på det amerikanske krav om 50 pct. af Marshall-varerne på amerikansk køl og på den gennem subsidier kunstigt opretholdt amerikanske handelsflåde.

»Ligesom efter den første verdenskrig«, skriver direktør Bökman videre, »er den politiske og økonomiske nationalisme blusset stærkt op overalt, og et af udslagene heraf er ønsket om at skabe og opretholde egne handelsflåder selv i lande, der tidligere aldrig har været søfarende. Da man i disse lande dels mangler erfaringerne og dels de naturlige forudsætninger for at kunne drive skibsfart, er det staterne, der selv overtager driften af skibene. I erkendelse af, at man ikke kan få egen rederivirksomhed til at svare sig på forretningsmæssig basis, skaber man store statsrederier, hvis underskud skatteyderne kommer til at betale. Verden har tidligere set kæmpefiaskoer af denne grund, og formodentlig vil det også gå samme vej denne gang, thi når efterkrigstidens uro har lagt sig, og folk påny begynder at se roligt og nøgternt på tingene, vil de sikkert ikke mere være villige til at betale overpriser på noget, de kan få billigere og bedre hos andre«.

Forfatteren beskæftiger sig derpå med de mange forsinkelser, skibsfarten har været udsat for på grund af nedsat arbejdstempo i havnene og de meningsløse strejker og de deraf flydende tab for rederierne. »Antager vi«, udtaler forfatteren, »at et moderne lineskib koster f. eks. 3000 kr. om dagen, indses let, hvad en forsinkelse på 10, 15 eller måske 20 dage betyder, og på en rundrejse kan det blive betydeligt mere. Før krigen regnede man gennemsnitligt med, at skibene tilbragte 65 pct. af årets døgn på søen og 35 pct. i havn. Nu er forholdet omvendt, eller omtrent 35 pct. af tiden til søs og 65 pct. i havn«.

Tonnagefornyelsen er nu også et problem, der er ved at synes uløseligt. Nybygningsomkostningerne er nu oppe på et niveau, der i sig selv forbyder bestillingerne på nye skibe. Det værste er næsten, at nybygningspriserne på gr. af uberegnelige faktorer ofte stiger uforholdsmæssigt i tiden mellem bestillingen og afleveringen, en stigning, rederien kommer til at betale.

»Den internationale skibsfarts stilling i dag er altså meget svær at bedømme«, slutter direktøren. »Det er dog åbenbart for enhver, at vi befinder os i en vigende kon-

junktur med stigende oplægninger og arbejdsløshed blandt sofolkene. Jeg håber dog, at vi, selv om vi gennem den nye lov om arbejdstid til søs er blevet bragt i en håbløs stilling i konkurrencen særlig med hollænderne og tyskerne, må kunne holde i hvert fald størstedelen af vor handelsflåde i fart, men tvinges vi til at lægge vore skibe op, er årsagen dertil først og fremmest, at vore muligheder for at kunne imødegå nedgangen er blevet så stærkt svækket gennem de arbejdslønninger og andre sociale vilkår, der er blevet os påtvunget«.

De nordiske storhavne

Udenrigstrafiken androg i juli måned for Københavns havns vedkommende 436,000 netto reg. tons, for Stockholm 244,000 tons, for Göteborg 366,000 tons og for Malmø 150,000 tons. De tilsvarende tal for juli 1948 var 442,000 ts., 242,000, 386,000 og 163,000. Disse tal kommenteres i »Frihamnsfunktionären«, der på grundlag heraf fastslår, at Københavns førerstilling er ret fast funderet.

Om udsigterne for fremtiden skriver bladet, at hvorvidt havnetrafikken i de sidste måneder for Københavns vedkommende helt vil stå mål med de uærmeste forud, kan ikke siges, før tallene foreligger, men det er en kendsgerning, at den har været af relativ beskednere omfang.

Dette forhold er sandsynlig blot en reaktion efter forsommerens store travlhed med Marshall-varerne, samt en vis afventen begrundet på valutaforholdene. Dog er det ikke unaturligt at mene, at forudanselsen om devalueringen ville have stimuleret importørernes bestræbelser for at bringe varerne i hus. Afgørende er naturligvis tidspunktet for varernes bestilling, og mange varer, der er indkøbt før devalueringen, kan sikkert ventes i den nærmeste fremtid.

Endvidere må det erindres, at de egentlige efterårsmåneder erfaringsmæssigt som regel er frihavnens travleste, og allerede nu tyder alt på, at skibenes antal og godsmængden vil vokse stærkt i de nærmeste måneder, således at gennemsnitsresultatet for hele året vil vise, at Københavns førerstilling er bygget på et solidt grundlag, navnlig hvis yderligere lettelse kan ventes for reeksporthandelen og transiten over frihavnen. Jo færre attester og andre papirer, der kræves af myndighederne, desto bedre. Forbedret teknisk udstyr, en erfaren funktionær- og arbejderstab, og frihed for myndigheds »krängel« vil i længden vise sig at være faktorer, der tiltrækker skibene og godsset, og den havn og det land, der tilfulde forstår dette, slutter bladet, vil have alle chancer for at få den permanente førerstilling blandt de skandinaviske storhavne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ministrygningen

Gennem det sidste par måneder har en dansk ministrygerflotille bestående af seks fartøjer med station i Skagen, foretaget en omfattende ministrygning på ankerpladsen i Aalbæk-Bugten og i en ny sejlrende mellem Skagen Fyrskib og Læsø Nord. På grund af det ustabile vejr er ministrygningen i de pågældende områder nu indstillet, og flotillen har derefter forladt Skagen og er dirigeret til andre farvande. Det ventes ikke, at ministrygningen i sejlrenden til Skagerak genoptages før til foråret.

Forlist

Natten mellem den 18. og 19. november kæntrade m.s. *Fri* af Aalborg, 450 tons d.w., bygget på Aalborg Skibsværft 1947, ført af kaptajn *Salling Jensen*, nær Anholt på rejse fra Stettin til Aalborg med en ladning koksgrus. Skibet fik pludselig voldsom slagside, således at besætningen omgående måtte gå i bådene. Medens man var ifærd med at gå i båden, styrtede 1. maskinmester *Ove de Hemmer Egeberg* fra Ry i vandet, og det lykkedes ikke at få ham op, således at han må anses for at være omkommet.

Den øvrige besætning, 9 mand og to passagerer, blev hurtigt optaget af D.F.D.S.s motorskib *Texas* og bragt ind til Aalborg. Vraget er ikke fundet endnu, men er formentlig sunket.

Odense—Hamburg-rute

Den 20. ds. åbnedes den gamle skibsroute fra Odense til Hamburg, idet den tyske damper *Hever* afgik med en ladning stykgods — blandt andet bestående af kondenseret mælk, frø og maskingods. Det er meningen, at ruten skal besejles en gang ugentlig foreløbig.

Hamburgs havn

Efter hvad det handelsstatistiske institut i Hamburg meddeler, anløbes Hamburgs havn for tiden af 110 skibsfartslinier, heraf er 11 kystlinier, 39 knivtter Hamburg til andre europæiske havne, og resten er oversøiske linier.

Ny rute Bremen—Edinburgh

Rederiet Richard Adler & Co. genoptager den 29. november sammen med Currie Line Ltd., Edinburgh, sin regelmæssige rute mellem Bremen og Skotland. Foreløbig betjenes ruten hver tredje uge.

Japansk skibsbygning

Harimaværftet har fået bestilling på ti 500 tons hvalfangere til Argentina. Det er de første argentinske ordrer til et japansk værft efter krigen. Skibene skal i henhold til kontrakten afleveres til det argentinske fiskeriselskab Pesca senest i august 1950.

Havnen i Beira

Det ventes, at den portugisiske regering vil undertegne kontrakt med et firma i Durban om en udvidelse af havnen i Beira. Omkostningerne, der regnes at blive mellem 10 mill. og 15 mill. dollars, skal bestrides gennem Marshall-midler for portugisisk regning.

Brasilianske skibskøb

En brasiliansk tremandskommission, som skal købe 22 tankskibe til et samlet beløb af ca. 12 millioner dollars, kommer om kort tid til Sverige, og det kan antages, at købet kommer til at omfatte flere svenske skibe. Mange repræsentanter for udenlandske rederier og værfter befinder sig for tiden i Stockholm for at knytte kontakt med brasilianerne og eventuelt underskrive købekontrakter.

Ny redningsstation

Som følge af stedfundne forlis og strandinger i farvandet omkring Odden og Sjællands Rev er der fra forskellig side rejst krav om oprettelse af en redningsstation ved Odden havn, og under hensyn til, at det nævnte farvand er et af den danske småskibsfart mest besejlede, har marineministeriet givet tilslutning til kravene. Man finder det påkrævet, at den nuværende ordning, hvor redningsvæsenet har kontrakt med en lokal fisker om i påkommende tilfælde at foretage redningsforsøg med egen motorbåd, ophører og erstattes med forsvarlige forholdsregler.

Ministeriet har derfor tilstillet finansudvalget forslag om, at der bevilges 53.000 kr. til opførelse af en redningsstation ved Odden havn og 137.000 kr. til bygning af en motorredningsbåd.

Fra svenske værfter

Aflæveringer. Den 5. november afleverede Götaverken, Göteborg, et 7.200 tons d.w. last motorskib *Minnesota* til Rederi AB Transpacific, Göteborg. Skibet er forsynet med 2 2-takts enkeltvirkende Götaverken dieselmotorer med ialt 13.200 IHK. Farten er 19 knob.

Kockums, Malmö, afleverede d. 10. november et 13.330 tons d.w. tankmotorskib *Athene* til A/S Athene, Kristiansand, Norge. Skibet er forsynet med en 2-takts, dobbeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, 5.300 IHK. Farten er 14 knob.

Lindholmens varv, Göteborg, afleverede d. 2. november et 1.940 tons d.w. lastmotorskib *Östanvik* til Rederi AB Vestanvik (Sven Rydberg), Göteborg. Skibet er forsynet med en 2-takts, direkte omstyrbar Nohab dieselmotor 1.200 EHK. Farten er 10,5 knob.

Søsætning. Den 17. november søsattes ved Eriksbergs varv, Göteborg, et 15.700 tons d.w. tankmotorskib *Kollskegg*, der er under Bygning til den norske skibsreder Odd Berg. Skibet skal forsynes med en 2-takts enkeltvirkende B. & W. dieselmotor 6.300 IHK, bygget af Eriksberg. Farten skal være 14,5 knob.

Frankrigs handelsflåde

Frankrigs handelsflåde omfatter nu i følge officielle kilder 619 skibe med ialt 2.682.323 tons d.w. samt skibe med ialt 119.626 tons under ombygning.

Esso Shipping Co.

Standard Oil tankskibsflåde på 900.000 tons d.w. vil den 1. januar 1950 blive overført til et nyt datterselskab, der hedder Esso Shipping Co. Det drejer sig om 54 store tankskibe, medens datterselskaberne ialt har 144 tankskibe med ialt ca. 1,3 mill. tons d.w.

Den norske tankskibsflåde

Mandag d. 21. november søsattes ved britiske værfter to store tankmotorskibe til norske rederier. Det ene var det 24.900 tons d.w. *Janus*, der er under bygning ved Furness Shipbuilding Co. til Anders Jahre & Co., medens det andet var det 15.000 tons d.w. *Thorshavn*, der er under bygning hos Joseph L. Thomson & Co., Sunderland, til A/S Thor Dahl. Begge skibe udstyres med Doxford motorer på henholdsvis 8.300 IHK. og 5.020 IHK. Farterne skal være 13,5—14 knob.

Finsk frihavn i Norge?

Finland har nu rettet en officiel henvendelse til Norge om muligheden for at erhverve en frihavn i Finmarken. Man mener i Norge ikke, at betegnelsen »Finmarken« helt dækker de finske ønsker, da der først har været tale om Skibbotn, 25 km fra Lyngenfjords inderste del og 40 km fra den finske grænse. Fra denne havn fører en gammel vej, som under den sidste krig anvendtes stærkt af tyskerne, til den finske grænse.

Norsk Skibssalg

Det svenske rederi Transatlantic, Göteborg, har købt den norske nybygning *Fruit Monarch*, der er under bygning på Helsingør Skibsværft til det norske rederi Per Gjerding, Bergen. Skibet, der under svensk flag får navnet *Coolangata*, ventes færdigt i midten af december og skal da indsættes på rederiets Afrika- og Australienrute.

Bog anmeldelser

Bent Rosenkilde Nielsen: Fangeren Hanserak. Grønholts Pedersens forlag.

Bent Rosenkilde Nielsen, der tidligere har udsendt flere udmærkede ungdomsbøger, lægger i sin i år udkomne bog, *Fangeren Hanserak*, handlingen op til Grønland og skildrer med stor kendskab til emnet den lille grønlander Hanseraks opvækst i det lille udsted i Sydøstgrønland og hans senere udvikling til fanger og jæger for at kulminere i den spændende beretning om hans kajakfart til Østgrønlands ugæstmilde kyster og hans lykkelige tilbagekomst. Bogen er vel nærmest skrevet for ungdommen, men den giver en så glimrende skildring af det Grønland, der i dag er ved at forsvinde, at også andre og ældre aldersklasser med stort udbytte vil kunne give sig i kast med den.

*

Dod Orsborne: Kaptajnen på Girl Pat. Grafisk forlag. Grafisk forlag vil utvivlsomt få og har vel forøvrigt allerede fået megen glæde af udgivelsen af Dod Orsbornes fantastiske bog *Kaptajnen på Girl Pat*, en næsten usandsynlig beretning, skrevet for mandfolk af et mandfolk, hvor man i et forrygende tempo følger forfatterens overvældende oplevelser i den anden verdenskrig fra Secret Service-tjenesten i Rødehavet over en pragtfuldt beskrevet sullerøjsø i den Atlantik i en lille skrøbelig båd til invasionen i Frankrig og meget, meget mere. »Her er en bog, som De ikke lægger fra Dem, før De har slugt den sidste side«, skriver forlaget, og det har det så givet ret i. Bogen er udmærket oversat af Olaf Holst.

FRA SØRETTENE

En kollisionssag

Kollisionen i Øresund den 22. oktober mellem det norske motorskib *Bra-Kar* og det 15.000 tons store russiske skib *Russ*, der var under bugsering af tre slæbebåde, kom foreleden dag til soforhør i sø- og handelsretten i København.

Bra-Kar var på rejse fra København til Brevik med stykgods, og den danske lods, *Myhre*, fra Københavns lodseri, forklarede, at man lå med kurs mod Kronborg og sejlede fuld kraft (13 knob), da man udfor Humlebæk observerede tre ankerligere. *Myhre* ville styre mellem de to, men pludselig begyndte den ene at signalisere med sin fløjte, og i samme øjeblik dukkede et stort mørkt skrog op foran *Bra-Kar*. Der blev slået fuld kraft bak, men for manøvrerne kunne nå at virke, torpederede det norske skib *Russ*, et skibsskrog, der var på slæb fra en Østersøhavn til Antwerpen, formentlig for ombygning. *Myhre* hævdede, at han ikke havde set ankerlanterner om bord på russeren, men kun lyset fra en kahyt. Han ville dog ikke udelukke, at en eventuel ankerlanterne kunne være faldet sammen med lysene fra slæbebådene.

Bra-Kar slap med mindre skader og buler i stævnen, hvorimod *Russ* fik et voldsomt hul fra dæk til vandlinie. Det norske skib havde boret sig ind i russeren og sad så fast, at der måtte slås fuld kraft bak for at komme løs igen. Russerne har anslået skaden på deres skibsskrog til 265.000 kr., og der kan nu ventes en større russisk erstatningssag mod det norske rederi.

S.s. »Karen Toft«

I sø- og handelsretten er der afholdt nyt søforhør i forbindelse med, at damperen *Karen Toft* i marts måned, som dengang omtalt, kom i havnsnd udfor den hollandske kyst og måtte hjælpes til rette af en hollandsk bjergningsdamper. Et af besætningsmedlemmerne, en søfrybøder, havde nemlig i det kommunistisk prægede organ for Søfrybødernes Forbund, »Faklen« hævdet, at damperens vanskeligheder i det hårde vejr, det var, ene og alene skyldtes, at der ikke var lagt presninger over lugerne — »for at spare rederne for udgifter«. Der kom derved vand i lasten,

UGENS FRAGTBÆRETNING

For de oversøiske markeders vedkommende er lyspunkterne stadig kun få. I transatlantisk fart er der foretaget enkelte afslutninger for kul fra Northern Range til forskellige europæiske destinationer, men de betalte rater er meget lave. En 9,000 tonner sluttet Hampton Roads/Lissabon til \$3.25, og en båd af lignende størrelse meldes sluttet til Holland til endnu lavere rate (bekræftelse mangler dog endnu). Fra Northern Range til Sverige noteres adskillige kullaster til omkring sv. kr. 23 pr. ton. Kul Hampton Roads/Rio sluttet til \$4.25. Anden transatlantisk forretning var også sparsom. Fra St. Lawrence sluttet 9,000 tonner til Israel til \$55,000 på net charter, og korn fra Northern Range til Holland betalt med \$4.35. For 1,800 ts. sukker fra Cuba til Dakar betalt \$10. Markedet fra Golfen var uændret med 35/6d. betalt for sulphur til UK., og fra Tampa til Italien accepterede 9,500 tonner så lavt som \$3.50 basis 1 lossehavn for fosfat. Fra US. South Atlantic til Korea sluttet 2 både for superfosfat til \$12.

River Plate markedet er uændret med 31/- betalt for 60 cbft. båd til Bordeaux/Rotterdam Range, med option af 2 lossehavne Danmark til 37/6d.

Fra Vestkysten af Sydamerika søges tonnager for salpeter fra Chile til Alexandria til 60/-, og samme rate indikeres for lignende forretning til Italien. Sukker fra Peru til USNH. kan gøres til omkring \$9.

Fra Nordpacific er der stadig et ikke ubetydeligt behov for tonnager til transport af trælast til havne USNH. For sidste slutning blev betalt ca. \$71,000 fio. lumpsum for en båd på 534,000 cbft. bale. Endvidere kan nævnes, at korn i sække Vancouver/Chile sluttet til \$5.50, Ministry of Food betalte 55/- for 8,600 tonner for febr./marts lastning til UK./Cont., korn til Antwerpen betalt med \$7.75, og en 9,000 tonner accepterede \$8. til 2 havne Israel.

Østens markeder er stadig sløje. For januar lastning er sluttet sukker fra Philippinerne til USNH.

til \$9.50. Russerne søger tonnager for gummi fra Singapore til Odessa, for hvilket de antyder £15,000 fio. for 9,000 tonner.

For Australiens vedkommende er den nye høst nu ved at komme i markedet. 7,900 tonner sluttet for byg fra Sydaustralien til Antwerpen eller Rotterdam til 55/- for sækkelast; for decbr./janr. lastning betalt 52/6d. for hvede i sække fra Sydaustralien til Ægypten, og adskillige både sluttet for hvede ex silo fra Sydaustralien til Indien til 40/-.

Kul fra Sydafrika sluttet for Lourenço Marques lastning til Melbourne til 40/-, Durban/Genua betalt med 31/-, fio., og Durban/Sverige meldes at have fået tonnager til omkring 42/6d.

For Middelhavsmarkedernes vedkommende er efterspørgslen efter mindre og mellemstore både stadig nogenlunde tilfredsstillende. Af ugens slutninger kan nævnes: 4,000 ts. pyrites Huelva/Danmark til 24/6d., 5,000 ts. jernmalm Almeria/UK. til 23/-, 2,400 fthms. props Jugoslavien/UK. til 145/-, 4,400 ts. fosfat Casablanca/ECUK. til 20/6d. Fra Sortehavet sluttet 9,000 tonner til den lidt lavere rate af 31/3d. til UK., option Antwerpen/Hamburg Range til 28/9d., fri lastning.

I vore hjemlige farvande er tendensen i kul- og koksarten måske lidt svagere, især for den mindre tonnages vedkommende. Flere både på omkring 3,000 ts. sluttet fra Østkysten for kul til god dansk havn til rater omkring 19/. Fra Polen er der mange kullaster til Sverige, bl. a. kan nævnes 4,000 ts. til Sundsvall til sv. kr. 15.50, samme størrelse til Uddevalla til sv. kr. 12. Fra Emden eller Weser til Sverige ligger raterne på omkring sv. kr. 15 for koks til nordligst Stockholm for stor tonnager. Trælastrerne ligger bedre, og især fra Polen og tyske Østersøhavne er der adskillige ladninger i markedet. 600 stds. båd meldes bl. a. sluttet fra Polen til UK. til 105/-.

og dette gjorde det igen vanskeligt at styre damperen, så den truede med at drive ind i et minefelt. »Faklen«s redaktion gav søfyrbederen ret i hans kritik og efterlyste et nyt søforhør.

Karen Toft var på rejse fra Amsterdam til Gävle med en ladning koks, og efter at den hollandske slæbebåd i nogen tid havde haft damperen på slæb, klarede vejret op, og Karen Toft kunne klare sig selv. Føreren, kaptajn Erhard Schultz, forklarede i søforhøret, at der ikke var blevet lagt presenninger over lugerne, fordi damperen var letlastet. Ingen af det øvrige mandskab havde påtalt det, og der var så godt som ikke kommet vand i lasten. Den hårde orkan og søen, samt den omstændighed at rorledningen kom i klemme, var årsagerne til damperens vanskeligheder.

En kollisionssag

Forleden dag blev der afholdt søforhør i sø- og handelsretten i anledning af m.s. *Jutlandia's* kollision natten til den 17. november med den svenske bugserbåd *Herräng*, hvorved fem mennesker omkom. da bugserbåden sank.

Jutlandia's fører, kaptajn C. Kondrup, fremlagde skibsdagbogen, hvoraf det bl. a. fremgik, at *Jutlandia* kl. 21,43 onsdag aften var kommet en ubetydelig kende sønden for sin kurs. Kl. 22 havde man Sandhammeren fyrskib tværs i en afstand af 3,3 sømil. Kaptajnen, som havde været på

broen, gik da ind i bestiklukafet for at udsætte den følgende kurs, hvorefter han gik ind i sit kammer. Næppe var han kommet herind, for han hørte den vagthavende styrmand, 3. styrmand Dan Venslev, råbe: »Kaptajn, kom ud og se!« Kaptajnen skyndte sig ud på broen og så da en klar lanterne forude om bagbord ganske tæt ved. Samtidig slog styrmanden fuld kraft bak på begge motorer, men straks efter skete kollisionen. Klokkeren var da 22,13.

Kaptajnen forklarede videre, at det var sigtbart vejr, og ca. 10 minutter før kollisionen havde han set skibslanterner ude om styrbord. Om bagbord havde han spejdet efter fyret, og på denne side, hvorfra *Herräng* altså kom, kunne der ikke have været lanterner, uden at kaptajnen da ville have set dem. Da kaptajn Kondrup endelig opdagede *Herräng*, så han kun en klar lanterne. Om der havde været andre, kunne kaptajnen ikke sige, da bugserbåden næsten var skjult af *Jutlandia's* bov.

Den vagthavende styrmand Venslev forklarede, at han lige før kollisionen pludselig så *Herräng* dukke op i måneskinsstrøbet. Han så intel til bugserbådens lanterner. *Herräng* befandt sig 2—3 streger om bagbord i en afstand af ca. 100 meter.

Jutlandia's udkig, letmatros Bent Pedersen, havde stået på broen i bagbords vinge. Også han havde pludselig set den svenske båd forude om bagbord, og da han skulle til

1924

25. NOVEMBER

1949

DANSKE REDERES RETSVÆRN

(DANISH SHIPOWNERS' DEFENCE ASSOCIATION)

Indmeldt tonnager 615.000 b.r.t.

Siden oprettelsen incasseret ialt kr. 28.650.000,00

AMALIEGADE 38 - KØBENHAVN K.

Telefon C. 16861

Telegramadr. NOATUN

at praje, hørte han styrmand Venslev råbe på kaptajnen. Vidnet mente, at månestriben i vandet havde slået op og blændet for lanternen.

Præsident Hove udtalte tilsidst rettens dybeste medfølelse i anledning af ulykken og oplæste navnene på de omkomne — maskinmester *Pettersson*, fyrbøderne *Dalberg* og *Karlsson*, matros *Möller* samt den kvindelige kok, fru *Jansson* — og sluttede derpå forhøret med at udtale et »Æret være de omkomnes minde«.

PERSONALIA

70 år

Den 30. november fylder tidl. fører i D.S.B., kaptajn *H. M. Hansen*, 70 år. Kaptajn Hansen pensioneredes 1945 som følge af sygdom. Kaptajn Hansen er bosiddende i Korsør.

Den 2. december fylder fører i D.S.B., kaptajn *J. O. Bakke*, 70 år. Kaptajn Bakke, der i en årrække var formand for Jernbaneforeningens 11. kreds, pensioneredes ved udgangen af 1949.

60 år

Fører i A/S Carl Nielsen, kaptajn *A. C. Hansen*, fyldte den 23. november 60 år. Kaptajn Hansen er fører af m.s. *Storebjørn*.

Den 25. november fylder tidl. fører i D/S »Baltic«, kaptajn *C. Simony*, 60 år.

50 år

Tidl. fører i D/S »Dania«, kaptajn *S. J. Farup*, fyldte den 21. november 50 år.

Positionsliste pr. 22. november 1949

Dania

Cyril pass. Brunsbüttel 22.11. p. v. t. Boulogne, London, Kbhvn. — *Danholm* afg. Bombay 23.11. til Bangkok. — *Danklint* afg. Aabenraa 23.11. til Stettin, Hamburg. — *Danvig* afg. Philadelphia 18.11. til Baltimore. — *Tovelil* ank. Piræus 22.11.

Danneborg

Aggersborg afg. New York 19.11. til Curacao. — *Bratlingsborg* afg. Buenos Aires 20.11. til Bahia Blanca. — *Dansborg* ank. Port Alice 17.11. — *Ellensborg* afg. Lissabon 19.11. til Kirkcaldy. — *Flynderborg* ank. Haifa 20.11., derefter til Spanien. — *Frederiksborg* dok Barry. — *Lilleborg* afg. Gdynia 21.11. til Lorient. — *Nordborg* ank. Halifax 21.11., derefter til Ivigtut. — *Skodsborg* afg. Kragero 19.11. til London. — *Taarnborg* ank. Zonguldak 9.11., derefter til Istanbul. — *Uranienborg* afg. Havana 16.11. til Puerto Cabello. — *Ørneborg* ank. Hull 21.11., derefter til Korsør.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensburg. — *Bornholm* afg. Dakar 13.11. til La Pallice. — *Bretagne* afg. Rotterdam 18.11. til Buenos Aires. — *Grønland* ank. Luleå 23.11. — *Halland* afg. Duala 21.11. til S. Thome. — *Irania* afg. Port Said 21.11. til Fredericia. — *Normandiet* ank. Matadi 23.11. — *Skaane* ank. Godthåb 21.11. — *Slesvig* ank. Haifa 16.11.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Nyborg 30.11. — *Esso København* forv. ank. Aruba 30.11. — *Esso Nyborg* afg. Prøvestenen 22.11. til Le Havre. — *Scandia* ank. Kbhvn. 22.11., derfra til Curacao.

De forenede Kullimportører

Cimbria ank. Gdansk 22.11., derefter Stockholm. — *Concordia* forv. ank. Methil 24.11. — *Dania* ank. Gdansk 22.11., derefter Kyndby. — *Hafnia* forv. afg. Stettin 23.11. til Masnedø. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 25.11.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Gdansk 22.11. — *Wm. Th. Malling* afg. Aabenraa 21.11. — *J. P. Suhr* ank. Hull 21.11.

D. F. D. S.

Argentina ank. Kbhvn. 17.11., herfra forv. 23.11. til Århus/Kbhvn., fra Kbhvn. forv. 30.11. til New York/Gulften/New York. — *Arizona* ank. Gdynia 16.11., derfra forv. 24.11. til Italien. — *Arkansas* afg. Valencia 20.11. til Kbh., ventes til Kbhvn. 29.11. — *Bergenhus* afg. Århus 19.11. til Hull. — *Bolivia* afg. Århus 14.11. til Valencia for lastning til Kbhvn., ventes til Valencia 22.11. — *Brasilien* afg. Panamacity 11.11. til Kbhvn./Århus. — *Brynhild* afg. Antwerpen 17.11. til Middelfart, Kyndby, Kbhvn. — *California* afg. Tarragona 19.11. til Kbhvn./Svendborg/Århus. — *Colombia* ank. Albany 21.11., derfra til Newark/Philadelphia/Baltimore, derefter Gulften/New York for lastn. til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Delaware* ank. Port Said 22.11., derfra forv. 23.-24.11. til Beirut, Cypern. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 22.11. via Thorshavn til Kbhvn. — *Egholm* ank. Antwerpen 18.11., derfra ca. 25.11. til Kbhvn./Odense/Århus/Randers/Ålborg. — *Florida* ank. Alexandria 17.11., derfra forv. 22.11. til Port Said, Beirut, Cypern, Izmir, Istanbul. — *Frigga* ank. Kbhvn. 22.11., herfra forv. 24.11. til Odense/Århus/Leith/London. — *Garonne* i Kbhvn.-Vestnorge ruten ank. Trondheim 19.11., derfra ca. 22.11. for syd. — *Georgia* ank. Porto Pi (Palma Mallorca) 21.11., derfra ca. 25.-26.11. til Malaga og Leixoes, laster til Kbhvn./Oslo/Ålborg. — *Halvdan* ank. Havre 21.11., derfra ca. 22.11. til Oporto Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 20.11., fra Kbhvn. ca. 24.11. til Koge/Kbhvn./Grenå-Antwerpen. — *Hebe* afg. Hull 21.11. til Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 16.11., fra Kbhvn. ca. 26.11. til London-Newport/Swansea/Liverpool/Manchester-Kbhvn. — *Katholm* ank. Newport 19.11. derfra ca. 22.11. til Swansea/Liverpool-Kbhvn./Odense/Randers. — *Kentucky* ank. Oslo 12.11., derfra ca. 22.11. til polsk havn/Holland. — *Knud* ank. Horsens 22.11., derfra ca. 22.11. til Odense, derefter Antwerpen-Danmark. — *Lemnos* ank. Valencia 15.11., derfra forv. 22.11. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 30.11. — *Maine* afg. Ålborg 15.11. til Cartagena og Valencia for lastn. til Århus og Kbhvn., ventes til Cartagena 23.11. — *Margrethe* afg. Kolding 22.11. til Grimsby/London-Kbhvn. — *Marocco* afg. London 20.11. til Kolding/Ålborg/London. — *Melos* afg. Valencia 16.11. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 24.11. — *Nevada* ank. Portland forv. 22.11., derfra til Boston/Albany/Philadelphia, derefter til New Orleans/Panama City for lastn. til Danmark. — *Oregon* afg. New York 15.11. til Oslo/Kbhvn./Ålborg/N. Sundby/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* afg. Montevideo 17.11. til Bahia, derfra via Las Palmas for oliefyldn. til Madeira/Saffi, laster til Danmark. — *Rhodos* afg. Tunis 21.11. til Marsala, Marseille, Genoa, Sicilien og Spanien, ventes til Marsala 22.11. — *Rota* afg. Odense 19.11. til Leith/Newcastle. — *Saga* ank. Stettin 20.11., derfra ca. 22.11. til Oslo, derefter Halden-Stettin. — *Samos* ank. Antwerpen 19.11., derfra forv. 22.11. til Malta, Piræus, Istanbul, Alexandria, Beirut, Cypern. — *Skjold* ank. Lissabon 17.11., derfra forv. 22.11. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 21.11. til London, derefter Havre/Antwerpen-Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 10.11., derfra ca. 22.11. til Kbhvn./Randers/Ålborg. — *Texas* ank. Ålborg 19.11., der-

Søofficer i reserven

Uddannelsen til søofficer i reserven paabegyndes medio februar 1950 og varer ca. 13½ md.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk styrmand eller
- 2) bestaaet dansk skibsførereksamen.

Antagelsen til søkadetasplicant i reserven kan ikke finde sted senere end i det kalenderaar, i hvilket ansøgeren fylder 28 aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. januar 1950 til Søofficersskolen, hvorfra anmeldelsesblanketter og i øvrigt alle oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig henvendelse.

Søofficersskolen

Holmen, København K.



Tlf. Central 16,172.

HAVNEFOGED OG STYRMAND

Stillingerne som havnefoged ved Odense Havn og som styrmand i havnens bugserdamper og isbryder ønskes begge besat fra 1. april 1950 med navigatører.

Med forbehold af fornødne approbationer aflønnes stillingerne efter Odense kommunes henholdsvis 4. og 9. lønningsklasse (grundløn 5.220—6.300 kr. og 3.000—3.420 kr. årlig+tillæg efter statens regler). Til havnefogedstillingen er normalt knyttet tjenestebolig, som dog — på grund af ombygning — måske ikke vil kunne stilles til rådighed foreløbig. Til styrmandstillingen ydes ud over ovennævnte faste løn procenter af bugseringsindtægterne m. m.

Fast ansættelse vil kunne forventes efter eet års tilfredsstillende prøvetid.

Ansøgninger indsendes til undertegnede udvalg, adresse: Nørrebro 91, Odense, senest den 15. jan. 1950.

Odense Byråds Kanal- og Havneudvalg

fra forv. 25.11. til Antwerpen, Dunkirk, Malta og Levanten. — *Thyra* afg. London 21.11. til Kbhvn. — *Tomsk* ank. Hamburg 21.11., derfra ca. 22.11. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 26.11. til Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Trondhjem* afg. Havre 19.11. til Esbjerg/London. — *Tula* i Dok i Århus siden 14.11., fra Århus ca. 23.11. til Antwerpen-Danmark. — *Tunis* afg. Ålborg 20.11. til London. — *Tyr* afg. Havre 20.11. til Esbjerg. — *Uffe* ank. Liverpool 20.11., derfra ca. 22.11. til Manchester-Kbhvn./Århus Ålborg. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 21.11. til Wifstavarf/Østrand/Ortviken/Kramfors-Kbhvn. for lastn. til New York/Port Newark/Philadelphia. — *Venezuela* forv. afg. Corpus Christi 21.11. til Galveston/Houston/New Orleans/Panama City/Norfolk/Baltimore/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* ank. Santos 19.11., derfra ca. 24.11. til Buenos Aires.

Helmdal

Axel Carl ank. Bombay 11.11. — *Hans P. Carl* afg. Madras 20.11. til Cochín. — *Martin Carl* ank. La Guaira 20.11. — *Poul Carl* ank. Melbourne 15.11.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Nantes 23.11. til Wear. — *Jens Toft* forv. afg. London 25.11. til Cypern. — *Karen Toft* forv. ank. Stettin 23.11. — *Maria Toft* forv. afg. Dunkirk 26.11. til Casablanca.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Genoa 25.11. via Neapel til ital. Somaliland. — *Anna Dan* forv. afg. Næstved 24.11. til Hangø. — *Argentinean Reefer* forv. ank. Hamburg 26.11. — *Egyptian Reefer* ank. Buenos Aires 17.11. — *Gerda Dan* pass. Panamakanalen 20.11., nordg. — *Gladys Dan* afg. Georgetown 21.11. til Norfolk. — *Hedda Dan* forv. ank. Bristolkanalen 24.11. — *Indian Reefer* forv. ank. Rio de Janeiro 21.-22.11. — *Jelva Dan* forv. afg. Rouen 23.11. til Honfleur. — *Jutta Dan* afg. Iviglut 19.11. til Philadelphia. — *Kamma Dan* ank. New York 17.11. — *Katja Dan* pass. Kielerkanalen 21.11. p. v. t. Themsén. — *Laila Dan* ank. Philadelphia 17.11., derefter Baltimore. — *Laura Dan* forv. afg. Bordeaux 22.11. til Kotka. — *Lilian Dan* forv. ank. Boulogne 24.11. — *Linda Dan* forv. afg. Næstved 25.11. via Kbhvn. ca. 26.11. til Kotka. — *Leena Dan* ank. Valparaiso 22.11., sydg. — *Lotta Dan* pass. Kielerkanalen 22.11. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Maria Dan* forv. ank. Kbhvn. 25.11. — *Marna Dan* pass. Panamakanalen 21.11., sydg. — *Ninna Dan* forv. afg. Holbæk 22.11. til Helsingør for dokning. — *Paula Dan* afg. Tocopilla 17.11., nordg. — *Randa Dan* forv. afg. Toppila 22.11. til Themsén. — *Selma Dan* forv. ank. Julianehåb 22.-23.11. — *Stina Dan* forv. afg. Rouen 22.11. til Nordfinland. — *Ulla Dan* forv. afg. Mäntyluo 24.11. til Kemi.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 9.11., derefter Christmas Island. — *Tureby* forv. afg. Swansea 23.11. for Penang via Suez

Canal. — *Vedby* ank. Fremantle 14.11., derefter Christmas Island.

Myren

Asbjørn ank. Barcelona 20.11. — *Astrid* ank. Stettin 22.11., derefter Drammen. — *Birte* forv. ank. Ardrossan 28.11. for hunkers. — *Chr. Sass* forv. ank. Antwerpen 25.11. — *Clara* forv. ank. Kotka 24.11. — *Stal* rep. Rouen.

Norden

Norden ank. Baltimore 21.11. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordhval* afg. Nakskov 23.11. til Kbhvn. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* ank. Genua 22.11. — *Nordpol* ank. Pointe Noire 21.11., derefter Libreville, Lagos. — *Nordvest* afg. Rotterdam 18.11. til Genua, Port Said, Aden o. v.

Orient

Astoria afg. Nauru 20.11. til Auckland. — *Westralia* laster U.S. Golfhavne til Sydafrika.

Pacific

London forv. ank. New Orleans 22.11. — *Oslo* pass. Gibraltar 20.11. p. v. t. U.S. østkysthavne. — *Paris* forv. afg. Istanbul 23.11. til Famagusta, Hamburg.

Progress

Absalon ank. Ghent 16.11. — *Elisabeth Nielsen* afg. Kherston 22.11. — *Ellen Nielsen* afg. Svendborg 22.11. — *Fylla* afg. Tyne 22.11. — *Henry Tegner* ventes til Århus 23.11. — *Hugo Nielsen* afg. Triest 21.11. — *Karen* ank. Helsingborg 22.11. — *Margrete* dokker i Svendborg. — *Marianne* ank. Hull 9.11. — *Marx* ventes afg. Grangemouth 22.11. — *Polly* ventes afg. Stettin 22.11. — *Rigmor* ank. Antwerpen 20.11. — *Sophie* afg. Hamina 18.11.

Torm

Herdis ank. Portland 21.11. — *Olga S.* forv. ank. Piræus 22.11. — *Gerd* forv. ank. Buenos Aires 22.11., derefter Montevideo. — *Tekla* forv. ank. Paranagua 23.11., derefter Santos. — *Agnete* afg. Rio de Janeiro 14.11. til New York. — *Kirsten* afg. Beirut 21.11. til Alexandria. — *Gertrud* forv. afg. Callao 23.11. til Buenos Aires — *Ragnhild* afg. Esbjerg 13.11. til Montevideo. — *Helvig* afg. Trinidad 19.11. til Recife. — *Thyra S.* forv. afg. Genoa 22.11. til spansk havn. — *Gyda* forv. ank. Tel-Aviv 23.11. — *Anne* forv. afg. Masnedø 23.11. til Västervik. — *Hilde* forv. afg. Köping 22.11. til Norrköping. — *Aslaug* forv. ank. Patras 24.11., derefter Piræus. — *Gudrun* afg. Norrköping 21.11. til Kalmar. — *Alice* forv. ank. Almeria 22.11., derefter London. — *Gunhild* forv. afg. Bandholm 23.11. til Karlshamn.

Vendilla

E. M. Dalgas ank. Casablanca 12.11. — *Otto Petersen* ank. Nordenham 10.11. — *P. N. Dam* afg. Lissabon 10.11. til Bremen. — *Svend Pii* ank. Jacobsstad 22.11.

Ø. K.

Annam afg. Cairns 19.11. til U.K. og Gdynia. — *Asia* rep. i Nakskov. — *Bintang* ank. Singapore 18.11., derefter Bangkok. — *Danholm* afg. Bahrein 13.11. til Bangkok. — *Erria* afg. St. Thomas 13.11. til Liverpool og Dublin. — *Falstria* pass. Sable Island 20.11. til Kbhvn. — *Fernmoor* afg. Colombo 15.11. til Aden og Port Said. — *Fionia* afg. Madras 20.11. til Penang og Port Swettenham. — *India* ank. Kbhvn. 15.11., derefter Finland og Nordpacific. — *Java* ank. Piteå 20.11., derefter Iggesund og Göteborg. — *Jutlandia* pass. Butt of Lewis 20.11. til New York. — *Kambodia* ank. Cebu 17.11., derefter andre philippinske havne og Singapore. — *Kina* ank. Cairns 8.11., derefter Brisbane og Sydney. — *Korea* ank. Kohsichang (Bangkok) 19.11., derefter Manila og Hongkong. — *Lalandia* ank. Port Swettenham 19.11., derefter Singapore og Saigon. — *Malacca* afg. San Francisco 18.11. til Vancouver. — *Malaya* ank. Kbhvn. 11.11., derefter Göteborg og Oslo. — *Manchuria* ank. Göteborg 20.11., derefter Kbhvn. — *Meonia* ank. Port Swettenham 20.11., derefter Penang og Madras. — *Mongolia* ank. Göteborg 18.11., derefter Oslo og Hamburg. — *Morelia* afg. Aden 18.11. til Port Said og Beyrouth. — *Nikobar* afg. Vancouver 20.11. til Pacifickysten. — *Nordkyn* ank. Marsilles 20.11., derefter Genoa og Bizerte. — *Nordvest* pass. Finisterre 20.11. til Genoa og Port Said. — *Selandia* pass. Dover 20.11. til London og Antwerpen. — *Serampore* afg. Davao 19.11. til San Francisco. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Madraskysten og Colombo. — *St. Jan* ank. Chittagong red 1.10. — *St. Thomas* afg. Singapore 17.11., til Manila. — *Tranquebar* ank. Genoa 19.11., derefter Port Said og Aden.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

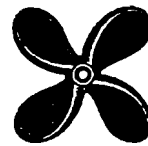
Tlf. 16.861

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundevej 141 København S

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
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Kølyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 17. November 1949.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disso i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
91	1953, 1954.	132	1935.
100	1938.	133	1934.
101	1938.	134	1934.
116	1937.	180	1932.
125	1935.	181	1932.
130	1934, 1935.	200	1927, 1928, 1929, 1930, 1931.

Med dette nummer følger:

- Rutemeddelelse Nr. 371 (*Swinemünde E.*).
- Rettelsesblad Nr. 193 (rute 2).
- Corrections to Nemedri (ending 29. October 1949).
- Rutemeddelelse Nr. 356 og rettelsesblad Nr. 175 udgår.

I. Østersøen.

1920. (T). Danmark. Bornholm W.-kyst. Ronne anduvning. Fyrkarakter midlertidigt forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1725 1949 udgår.

Position. Ronne Havn bagfyr: 55° 05' (58") N. 14° 42' (02") E.

Detaller. Ronne Havn bagfyr viser midlertidigt hvidt, fast lys.

(Marineministeriet, 13. November 1949.)

1921. Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne havn. Skibsfartshindring fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1874 1949 udgår.*Position.* Rønne: c. 55° 06' N. 14° 42' E.*Detaller.* Den transportable kran, der var styrtet i vandet i Rønne havn mellem Vejerboden og Kaolinkajen, er fjernet.

(Bornholmske marinedistrikt, 11. November 1949.)

1922. (T). Sverige S.-kyst. Skillinge havn indsejling. Dybde formindsket.*Position.* c. 55° 28' 25" N. 14° 17' 15" E.*Detaller.* Da W.-lige molehoved ved Skillinge havn er skredet ud, er dybden i havneindløbet aftaget fra molehovedet og c. 5 m E.-efter.

(U. f. s. Nr. 45/2604. Stockholm 1949.)

1923. Sverige. S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 22.—25. November 1949, hver dag Kl. 0800—1600; den 24. November tillige Kl. 1800—2200.*Position.* Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23°, og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,6 sm N. for Vitemölla) går i retning 134°.

Skydningen indstilles, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 45/2529. Stockholm 1949.)

1924. (T). Sverige. Öland. Fyrskib ombyttet med reservefyrskib.*Position.* c. 56° 07' N. 16° 34' E.*Detaller.* Ölandsrev fyrskib er midlertidigt ombyttet med et reservefyrskib, hvis sider er mærket *Reserv*. Fyrkarakter, tåge- og fyrskibssignaler samt radiofyrssignaler er uforandret.

(U. f. s. Nr. 45/2603. Stockholm 1949.)

1925. Sverige. Stockholms Skærgaard. Trälhavet. Bjærgningsarbejder. Advarsol.*Position.* c. 59° 26' 5 N. 18° 21' 9 E.*Detaller.* S. og NE. for Trälhavsgrunden er ubelyste fortøjningstønder udlagt, så længe bjærgningsarbejdet med det sunkne dampskib *Blidösund* foregår.

Det henstilles til skibe, der passerer stedet, at mindske farten og at udvise forsigtighed.

(U. f. s. Nr. 45/2602. Stockholm 1949.)

1926. Sverige. Bottniska Bugt. Byske E. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 15.—22. November 1949, hver dag Kl. 0800—1600.*Position.* Storgrundsudden ved Tåme: c. 64° 59' N. 21° 22' E. (Skydepladsen).*Detaller.* I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra Storgrundsudden. Der skydes i E.-lig retning. Fareområdet er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset af to rette linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 59° og 194°, samt af en cirkellinie med centrum i skydepladsen og radius 7 sm.

(U. f. s. Nr. 45/2601. Stockholm 1949.)

1927. Polen. Gdynia havn. N.-lige havneindsejling. Signaler for indsejlingens lukning ophævet. Oplysning om indsejlingens bredde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/937 1949 udgår.*Position.* c. 54° 32' N. 18° 34' E.*Detaller.* Signalerne for den N.-lige havneindsejlings lukning er nu ophævet, da arbejderne med udvidelse af indsejlingen er afsluttet.

Den N.-lige havneindsejlings bredde er nu 136 m, og afstanden mellem de to lystønder i indsejlingen er 111 m.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 14/157. Gdynia 1949.)

1928. Polen. Gdynia havn. N.-lige havneindsejling. Fortøjningstønder inddraget.
Tidligere E. f. S. Nr. 24/1062 1949 udgår.
Position. Det røde havnefy: $54^{\circ} 32' 24''$ N. $18^{\circ} 33' 53''$ E., på yderenden af S.-lige bølgebryder.
Detaller. De to rødmaledede fortøjningstønder, der var udlagt henholdsvis 40 m 82° og 72 m 172° fra ovennævnte fyr, er inddraget.
 Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 14/158. Gdynia 1949.)

1929. Polen. Gdynia havn. N.-lige havneindsejling. Havnefy slukket. Lystønde udlagt.
Position. Det røde havnefy: $54^{\circ} 32' 24''$ N. $18^{\circ} 33' 53''$ E.
Detaller. a) Det røde havnefy på ovennævnte plads er slukket.
 b) En rød- og hvidmalet lystønde, der viser rødt et-blink hver 3^s , er udlagt i indsejlingen 15 m N. for yderenden af S.-lige bølgebryder.
 Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 10/111 og 14/159. Gdynia 1949.)

1930. Polen. Gdynia havn. N.-lige havneindsejling. Oplysning om lystøndes plads.
Tidligere E. f. S. Nr. 41/1675 1949.
Position. $54^{\circ} 32' 25''$ N. $18^{\circ} 33' 53''$ E.
Detaller. Lystønden på ovennævnte plads, der viser grønt et-blink hver 2^s , er flyttet og ligger nu 10 m S. for yderenden af N.-lige bølgebryder.
 Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 14/162. Gdynia 1949.)

1931. Polen. Gdynia havn. Bassin Nr. 2. Havnefy tændt.
Positioner. a) $54^{\circ} 31' 39''$ N. $18^{\circ} 33' 12''$ E., på molehovedet af Slaskie kajen.
 b) $54^{\circ} 31' 36''$ N. $18^{\circ} 33' 08''$ E., - - - Rybne kajen.
 c) $54^{\circ} 31' 36''$ N. $18^{\circ} 33' 15''$ E., - - - Kaszubskie kajen.
Detaller. a) På ovennævnte plads a) er der tændt et fyr, der viser grønt lys med enformørkelse hver 2^s . Flammens højde: 4,5 m. Synsvidde: 0,5 sm.
 b) På ovennævnte plads b) er der tændt et fyr, der viser grønt lys med enformørkelse hver 2^s . Flammens højde: 5 m. Synsvidde: 0,5 sm.
 c) På ovennævnte plads c) er der tændt et fyr, der viser rødt lys med enformørkelse hver 2^s . Flammens højde: 5 m. Synsvidde: 0,5 sm.
 Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 14/163. Gdynia 1949.)

1932. Polen. Darlowo (Rügenwalde). Lys- og fløjtetønde udlagt. Oplysning om vræg.
Position. $54^{\circ} 27' 18''$ N. $16^{\circ} 19' 48''$ E., 2 sm 295° fra Darlowo fyr.
Detaller. a) En rød- og hvid, lodret stribet lys- og fløjtetønde, der er mærket *DAR—K*, og som viser hvidt hurtigblink, 40 blink hvert 1^m , er udlagt på ovennævnte plads.
 b) Et ukendt vræg, der ikke rager op over vandet, ligger sunket c. 2,6 sm 295° fra Darlowo fyr.
 Kort Nr. 180 og 181.

(N. t. M. Nr. 14/166. Gdynia 1949.)

1933. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Putlos skydeområde udvidet. Advarsel. Ruterne 7 og 10 midlertidigt afspærret for sejlads.
Position. Se nedenfor.
Detaller. Putlos skydeområde begrænses nu af en cirkellinie med centrum i $54^{\circ} 19' 57''$ N. $10^{\circ} 50' 25''$ E. og radius 10 sm. Områdets S.-grænse dannes af linien: Neuland fyr — ovennævnte punkt på kysten — Flügge fyr.
 Indtil videre er hver dag almindelig sejlads forbudt i skydeområdet.
 Når der skydes, vises 2 internationale signalfag *B* lodret for hinanden på følgende steder:

- 1) Signalmast ved Neuland fyr (Howacht Bugt) på 54° 21' 38" N. 10° 36' 15" E.
- 2) Signalmast ved Flügge fyr (Fehmarn SW.-pynt) på 54° 26' 29" N. 11° 01' 16" E.
- 3) Patrouillefartøjerne ved
 - a) Fehmarnsund W. båkætønde på 54° 24' 22" N. 11° 02' 36" E.
 - b) Klokketønde 2, rute 7 - 54° 25' 48" N. 10° 40' 12" E.
 - c) Spirtønde 1 a, rute 10 - 54° 29' 57" N. 10° 49' 09" E.

(N. f. S. Nr. 44/3201. Hamburg 1949.)

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

1934. Danmark. Sundet. Københavns Frihavn E.-mole. Anlægshoved nedrives.

Position. 55° 42' (14") N. 12° 36' (17") E.

Detaller. Anlægshovedet i Københavns Frihavn, på ovennævnte plads ved N.-enden af E.-molen ved toldvagt 5, er ved at blive nedrevet.

Skibsfarten advares mod at komme for nær til kajen på dette sted, da der rimeligvis kan stå nogle pælestumper, der rager op over bunden, og da det tillige er meget usikkert, om den fulde vanddybde er til stede.

Kort Nr. 134, 133 og 130.

Publikationer. Havnelods, side 174.

(Havnekaptajnen, Københavns havn, 12. November 1949.)

1935. Danmark. Sundet. Flinteren. Søndre Flint. Baake opført.

Position. 55° 36' (03") N. 12° 49' (32") E.

Detaller. En sort stage med 1 ballon er rejst på ovennævnte plads på Søndre Flint.

Kort Nr. 130, 132 og 125.

Publikationer. Danske Lods III, side 48. Søm.-fort. side 62, Nr. 6 A.

(Marineministeriet, 11. November 1949.)

1936. (P). Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Træskohage fyr forandres.

Tidspunkt. 1. December 1949 eller snarest derefter.

Position. 55° 40' (52") N. 9° 45' (01") E.

Detaller. Træskohage fyr vil blive forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast lys til at vise hvidt, rødt og grønt gruppe-blink, to-blink hver 5^s, blink ½^s, mørke 1^s, blink ½^s, mørke 3^s. I øvrigt er fyret uforandret.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 551.

(Fyrdirektoratet, 14. November 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1937. Danmark. Isefjord. Holbæk anduvning. Orø vestre Løb. Hønehalsen fyr. Fyrvinkler forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1699 1949.

Rettet position. 55° 46' 08" N. 11° 46' 13" E.

Detaller. Hønehalsen fyr lyser nu, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i pejl. fra 252°,0 til 338°,5. | 4. Grønt i pejl. fra 65°,0 til 165°,0. |
| 2. Hvidt i — - 338°,5 - 343°,5. | 5. Hvidt i — - 165°,0 - 175°,0. |
| 3. Rødt i — - 343°,5 - 65°,0. | 6. Rødt i — - 175°,0 - 252°,0. |

Kort Nr. 116.

Publikationer. Danske Lods II, side 161. Fyrfort. Nr. 296 A.

(Fyrdirektoratet, 24. Oktober 1949.)

1938. Danmark. Kattegat. Læsø E. Flyndergrund E. Oplysning om vrage.*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/1034 1949.*Ny position.* c. 57° 15',5 N. 11° 14',5 E.*Detaller.* Vraget af svensk kutter *Edor*, der var sunket ved Flyndergrund på c. 57° 15',8 N. 11° 15',5 E., er nu splittet og motoren bjærget, således at mindste dybde over vragresterne, der ligger i 4 å 4,5 m vand på ovennævnte nye position, er 4,0 m. Afmærkningen ved vragets tidligere plads inddrages.*Kort* Nr. 101 og 100.

(Fyrdirektoratet, 11. November 1949.)

1939. Sverige. Kattegat. Halmstad havn. Sejladsbestemmelse.*Position.* Halmstad havn: c. 56° 40',0 N. 12° 51',7 E.*Detaller.* Da der i den ydre del af Halmstad havn skal oprettes en svajeplass, er den over vandet ragende del af W.-lige havnearm fjernet på en længde af 310 m. En ny havnearm er under opførelse c. 180 m W. for den gamle. Oprønsningsarbejdet på pladsen for den gamle havnearm er påbegyndt. Det henstilles til de søfarende at udvise den største forsigtighed under passage af uddybningsmaskinen.

(U. f. a. Nr. 45/2005. Stockholm 1949.)

1940. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af virksomhed. Skagen fyr radiofyr i virksomhed.*Position.* Skagens Rev fyrskib: 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E.*Detaller.* Skagens Rev fyrskibs radiofyr er standset indtil videre, hvorfor Skagen fyrs radiofyr midlertidigt er sat i virksomhed.

(Marineministeriet, 13. November 1949.)

1941. Norge. Oslofjorden. Dramsfjorden. Drammen havn. Fyr nedlagt. Ledefyr oprettet.I. *Position.* c. 59° 44',2 N. 10° 14',5 E.*Detaller.* Holmen fyr på ovennævnte plads er nedlagt.II. *Position.* 59° 44' 13" N. 10° 14' 22" E.*Detaller.* Til erstatning for Holmen fyr er tændt 2 nye ledelys, der begge viser grønt, fast lys. Forfyret er anbragt på ovennævnte plads, bagfyret 90 m c. 288° fra forfyret. Flammens højde: Forfyret 8 m, bagfyret 10 m. Synsvidde for begge fyr: c. 4 sm. Begge fyr lyser hele horisonten rundt.

Fyrepæle med dagmærke (hvid diamant).

Holdt overet i pejling c. 288° leder fyrene klar af grunden ud for Holmens NE.-pynt.

(E. f. S. Nr. 20/983. Oslo 1949.)

1942. Norge. Oslofjorden. Borrestranden—Bastøy. Kabel udlagt. Kabel fjernet.*Positioner.* a) 59° 23' 22" N. 10° 28' 55" E., landingssted, Borrestranden.

b) 59° 22' 47" N. 10° 30' 44" E., landingssted, Bastøy.

Detaller. 1. Et kabel er udlagt fra Borrestranden til Bastøy mellem ovennævnte positioner a) og b).

2. Det kabel, der fra position b) på Bastøy var udlagt i retning 270° til Borrestranden, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 20/984. Oslo 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1943. Danmark. Vejrs Strand—Blaavandshuk fyr. Skydeøvelser. Spærret område.***Tidspunkt.* 22.—24. November 1949, hver dag Kl. 0800—1700.*Positioner.* a) Vejrs: c. 55° 38' N. 8° 07' E.

b) Blaavandshuk fyr: c. 55° 33' N. 8° 05' E.

Detaller. I ovennævnte tid foretages skydeøvelser fra luftfartøj mod mål på land. Fareområdet over søen, der i skydetiden er spærret for al sejlads, strækker sig 2,2 sm ud fra kysten mellem Vejrs Strand og Blaavandshuk fyr.

(Vestjydske marinedistrikt, 11. November 1949.)

1944. Tyskland. Weser. Bremerhaven. Vragtønde udlagt.*Position.* 53° 30' 40" N. 8° 31' 55" E., c. 50 m W. for vraget.*Detaller.* En lille vragtønde med W.-topbetegnelse er udlagt ved vraget af motorskibet *Margot*, som er sunket i 4 m vand uden for sejllobet.

(N. f. S. Nr. 44/3137. Hamburg 1949.)

1945. (T). Holland. Terschellingerbank fyrskib. Lystønde midlertidigt udlagt.*Position.* c. 53° 28',7 N. 5° 08',3 E., i nærheden af Terschellingerbank fyrskib.*Detaller.* På ovennævnte plads er midlertidigt udlagt en rødmalet lystønde, *ET 9*, der viser hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 15^s.

(B. a. Z. Nr. 289/4052. 's-Gravenhage 1949.)

1946. Holland. Texel fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1657 1949 udgår.*Position.* c. 53° 05' N. 4° 31',6 E.*Detaller.* Texel fyrskib er atter udlagt på plads. Den midlertidigt udlagte lys- og fløjte-tønde inddrages.

(B. a. Z. Nr. 289/4051. 's-Gravenhage 1949.)

1947. Belgien. Ostende. Vandstandssignaler. Trafksignaler.**I. Vandstandssignaler.***Position.* 51° 14' 23" N. 2° 55' 09" E.*Detaller.* Vandstandssignaler bliver i Ostende havn vist fra ræen på signalstationens store mast, N. for batteriet på E.-lige estakade.

Signalerne angiver vandstanden i forhold til middel springtidslavvande.

Signalerne afgives om dagen med kegler (med op- eller nedadvendt spids) og cylindre, om natten med violette, grønne og røde lys.

1 kegle med opadvendt spids eller 1 violet lys betyder 0,3 m under middel springtidslavvande.

1 kegle med nedadvendt spids eller 1 grønt lys betyder 0,3 m over middel springtidslavvande.

Keglernes eller lysenes antal kan forøges til 4; hver af de viste figurer eller lys betyder da 0,3 m (under eller over middel springtidslavvande, som ovenfor angivet). Hver 1,5 m over middel springtidslavvande angives ved 1 sort cylinder eller 1 rødt lys. 2 cylindre (eller 2 røde lys) angiver således 3 m over middel springtidslavvande, 3 cylindre (eller 3 røde lys) 4,5 m over middel springtidslavvande o. s. v.

Eksempel: En højde af 4,2 m angives om dagen ved 2 cylindre (3,0 m) + 4 kegler med nedadvendt spids (1,2 m).

II. Trafksignaler.*Position.* 51° 13' 52" N. 2° 55' 28" E., ruteskibskajens N.-ende.*Detaller.* Trafksignaler i Ostende havn vises fra toppen af den under I nævnte store mast ved signalstationen samt fra en mast på ruteskibskajens N.-ende. Signalerne er følgende:

Om dagen	Om natten	Betydning
1 grønt flag 1 rødt flag 1 rødt flag over 1 grønt flag	1 grønt lys 1 rødt lys 1 rødt lys over 1 grønt lys	Udsejling af havnen forbudt Indsejling i havnen forbudt Både udsejling og indsejling forbudt

II. Vandstandssignaler og trafksignaler som ovenstående vil også blive oprettet i Nieuport og Zeebrugge, så snart de nødvendige installationer hertil er udført.

(A. a. N. Nr. 307. Bruxelles 1949.)

1948. England E.-kyst. North Foreland NE. Oplysning om vrage.

Position. c. $51^{\circ} 28' 05''$ N. $1^{\circ} 31' 25''$ E.

Detaller. Mindste dybde over vrageet på ovennævnte plads, af hvilket en mast tidligere ragede op over vandet, er nu 14 m. Lystønden, der var udlagt tæt S. for vrageet, er inddrageet.

(N. t. M. Nr. 2327. London 1949.)

1949. England E.-kyst. Themsen. Sea Reach. Afmærkning forandret.

Position. Mucking fyr: c. $51^{\circ} 30' 15''$ N. $0^{\circ} 29' 00''$ E.

Detaller. 1. Middle Blyth lystønde er flyttet c. 0,1 sm mod NE. og ligger nu 2,52 sm 95° fra Mucking fyr.

2. W. Blyth lystønde er flyttet c. 0,1 sm mod N. og ligger nu 0,52 sm 142° fra Mucking fyr.

(N. t. M. Nr. 2305. London 1949.)

1950. England E.-kyst. North Ship Head. Bjærgningsarbejder.

Position. c. $52^{\circ} 01' 35''$ N. $1^{\circ} 38' 10''$ E.

Detaller. Bjærgningsarbejder udføres indtil videre på ovennævnte plads. Bjærgningsområdet afmærkes med 6 gulmalede spidstønder, der udlægges på en cirkellinie med ovennævnte position som centrum og med radius 0,25 sm.

Under bjærgningen arbejdes med dykkere, og der bruges sprængstof. Forbisejende skibe skal holde sig i god afstand fra stedet og under passage af bjærgningsskibet, der viser signaler som en kabeldamper, sætte farten ned.

(N. t. M. Nr. 2344. London 1949.)

1951. England E.-kyst. Inner Dowsing NE. Oplysning om vrage.

1. *Position.* c. $53^{\circ} 20' 55''$ N. $0^{\circ} 38' 00''$ E.

Detaller. Vrageet, der i kortet var angivet at ligge på ovennævnte plads med vedtegningen P. A., findes ikke.

2. *Position.* $53^{\circ} 20' 30''$ N. $0^{\circ} 36' 34''$ E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage, over hvilket mindste dybde er 12,8 m.

(N. t. M. Nr. 2298. London 1949.)

1952. England E.-kyst. Humber Floden indsejling. Oplysning om vrage.

1. *Position.* $53^{\circ} 33' 43''$ N. $0^{\circ} 21' 18''$ E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage, over hvilket mindste dybde er 9,1 m.

2. *Position.* $53^{\circ} 33' 52''$ N. $0^{\circ} 21' 08''$ E.

Detaller. Mindste dybde over vrageet på ovennævnte plads er forøget fra 7,9 m til 11,3 m.

(N. t. M. Nr. 2307. London 1949.)

1953. England E.-kyst. Humber Floden. Afmærkning forandret.

I. Ny tønde udlagt.

Position. Spurn Point fyr: c. $53^{\circ} 34' 45''$ N. $0^{\circ} 07' 10''$ E.

Detaller. „Lower Trinity No. 51“ sort- og gulternode spidstønde er udlagt 0,6 sm 271° fra ovennævnte plads.

II. Tønder ombyttet.

Position. Cleethorpes vandtårn: c. $53^{\circ} 33' 55''$ N. $0^{\circ} 02' 05''$ W.

Detaller. Tønderne, der er udlagt på nedennævnte pladser, er nu, som følger:

a) „Upper Trinity No. 53“ sømærke, c. 4,0 sm 59° fra Cleethorpes vandtårn, er en sort- og gulternet spidstønde.

b) „N. Middle No. 52“ sømærke, c. 2,85 sm 13° fra Cleethorpes vandtårn, er en rød- og gulternet stumpstønde.

c) „Sunk Spit No. 55“ sømærke, c. 3,3 sm 342° fra Cleethorpes vandtårn, er en sort- og gulternet spidstønde.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2306. London 1949.)

1954. England E.-kyst. Humber Floden. Sømærker ombyttet.

1. *Position.* c. 53° 43' 35" N. 0° 18' 50" W.

Detaller. „W. Deposit“ lystønde på ovennævnte plads er ombyttet med „W. Deposit“ klokketønde (stumptønde), der er gul foroven og sort forneden.

2. *Position.* 53° 43' 45" N. 0° 17' 20" W.

Detaller. „E. Deposit“ lys- og klokkeflåde på ovennævnte plads er ombyttet med „E. Deposit“ lystønde (stumptønde), der er gulmalet foroven og sortmalet forneden, og som viser hvidt et-blink hver 20^s.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2303. London 1949.)

1955. England E.-kyst. Humber Floden. Vrag delvis fjernet. Vraglystønde inddraget.

Rettet position. 53° 35' 58" N. 0° 02' 01" E.

Detaller. 1. Vraget, der var opgivet at ligge tæt NE. for den virkelige, ovenfor anførte plads, og over hvilket mindste dybde var 2,7 m, er delvis fjernet. Bunden omkring ovennævnte plads angives at være uren.

2. Lystønden, der var udlagt 0,1 sm NE. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2297. London 1949.)

1956. England E.-kyst. Humber anduvning. Oplysning om vrag.

1. *Position.* c. 53° 40' 05" N. 0° 30' 20" E.

Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 9,6 m til 13,7 m.

2. *Position.* 53° 39' 27" N. 0° 31' 27" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrag, over hvilket mindste dybde er 13,7 m.

(N. t. M. Nr. 2298. London 1949.)

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

1957. England S.-kyst. Southampton Water. Borearbejder. Advarsel.

Position. Fawley fyrbåke: c. 50° 50' 40" N. 1° 20' 10" W.

Detaller. Imellem pladserne

a) 265 m 117° fra Fawley fyrbåke og

b) 1040 m 135° - — —

udføres borearbejder fra en pram, der fører signaler som et skib, der afmærker vrag, og som i usigtbart vejr med en dybttonende klokke afgiver to-slag hver 30^s.

Skibe må ikke passere W. om prammen, når der arbejdes fra denne, og de skal holde sig tilstrækkelig langt fra den til at gå klar af fortøjningswirene.

I nærheden af prammen skal man, når borearbejdet er i gang, sætte farten ned til den mindst mulige for ikke at forvolde skade på boreinstrumenterne.

(N. t. M. Nr. 2301. London 1949.)

1958. England W.-kyst. Bristol Channel. Port Talbot anduvning.

Positioner. a) 51° 34' 36" N. 3° 50' 43" W.

b) 51° 34' 35" N. 3° 49' 39" W.

Detaller. 1) På hver af ovennævnte pladser a) og b) findes vrag, over hvilke mindste dybde er henholdsvis 2,4 m og 1,2 m.

2) Vragene, der i kortene var vist henholdsvis tæt NW. for a) og tæt W. for b), findes ikke mere.

3) Tønden, der er udlagt 0,11 sm 309° fra vraget på ovennævnte plads b), er nu en klokketønde.

(N. t. M. Nr. 2337. London 1949.)

1959. England W.-kyst. Bristol Channel. Oplysning om vrage.

I. *Position.* Nash Point fyr: c. 51° 24' 00" N. 3° 33' 00" W.

Detaller. a) Mindste dybde over vraget, der ligger sunket 2,88 sm 262° fra ovennævnte fyr, er nu 8,2 m. En grønmalet vragekystønde (stumpkystønde), der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s, er udlagt 0,1 sm 180° fra ovennævnte vrage.

b) Vraget, der i kortene er vist 0,2 sm E. for ovennævnte vrage, findes ikke mere.

II. *Position.* 51° 19' 52" N. 3° 38' 13" W.

Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 10,4 m, ligger sunket på ovennævnte plads.

Vraget, der i kortene er vist tæt SE. for ovennævnte vrage, findes ikke mere.

(N. t. M. Nr. 2325. London 1949.)

1960. England W.-kyst. Bristol Channel. Nash Point E. Oplysning om grund.

Position. 51° 23' 09" N. 3° 32' 24" W.

Detaller. En grund med en mindste dybde af 7,9 m findes på ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 2336. London 1949.)

1961. England W.-kyst. Bristol Channel. Breaksea fyrskib SE. Oplysning om vrage.

Rettet position. 51° 19' 10" N. 3° 16' 27" W.

Detaller. Mindste dybde over vraget, der er sunket på ovennævnte plads, og som tidligere angaves at ligge c. 0,3 sm N.-ligere, er 8,8 m.

(N. t. M. Nr. 2317. London 1949.)

1962. England W.-kyst. Bristol Channel. Cardiff anduvning. Oplysning om vrage.

Rettet position. 51° 24' 07" N. 3° 08' 09" W.

Detaller. Mindste dybde over vraget, der er sunket på ovennævnte plads, og som tidligere angaves at ligge c. 0,07 sm S.-ligere, er 4,9 m.

(N. t. M. Nr. 2317. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1963. Danmark. Regler for anvendelse af gaffeltrucks i skibe.**

Detaller. Ministeriet for handel, industri og søfart har den 27. Oktober 1949 udstedt følgende regler for anvendelse af gaffeltrucks i skibe:

Efter at udviklingen med hensyn til midler til transport af gods bl. a. har medført, at der her i landet i den senere tid er indført benzin-motordrevne transportvogne (gaffeltrucks), der i visse tilfælde også vil kunne finde anvendelse i skibe under ind- eller udtagning af last, skal handelsministeriet med henblik på betryggelse af sikkerheden udtale, at anvendelsen af transportmidler som de nævnte ombord i skibe vil kunne tillades på følgende vilkår:

- at de nævnte transportvogne (gaffeltrucks) ikke anvendes i rum, hvor der kan forekomme eksplosive luftarter eller forefindes særlig letantændeligt indhold,
- at der findes en effektiv luftudsugning fornedet på de respektive dæk, hvor transportvognene anvendes,
- at der på karburatoren findes anbragt et filter ved indsugningssiden,
- at afgasningsrøret (udstødningsrøret) er forsynet med dobbelt lyddæmper eller anden beskyttelse mod, at en flamme kan slå ud fra afgasningsrøret,
- at der på transportvognene findes et kemisk ildslukningsapparat,
- at påfyldning og aftapning af benzin kun sker i fri luft,
- at dækkene — hvor kørsel kan forekomme — holdes rene for brændbart materiale og affald, samt

at transportvognene efter arbejdstidens ophør anbringes i fri luft eller fjernes fra skibet,

Det tilføjes, at handelsministeriet forbeholder sig senere at træffe ændrede bestemmelser under hensyn til de erfaringer, der her og i udlandet indvindes vedrørende anvendelsen af de omhandlede køretøjer.

(Ministeriet for handel, industri og søfart, den 14. November 1949.)

1964. (T). Sverige. Østersøen. Sundet. Forsøgsmateriale udlagt. Advarsel.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I c. 3 måneder, regnet fra slutningen af Oktober måned 1949, er udlagt forsøgsmateriel i to områder, nemlig

a) i Sundet, SE. for Barsebäckshamn, på c. 55° 44' N. 12° 56' E., og

b) ved Skånes S.-kyst, SW. for Abbekås, på 55° 22',8 N. 13° 34',4 E.

Områderne, der hver er 0,3 × 0,3 sm store, er i de 4 hjørner afmærket med store, rødmaledede stager med røde flag. Inden for områderne kan der være mindre bøjer synlige. Man advares imod at sejle og at fiske inden for områderne.

(U. f. s. Nr. 42/2413. Stockholm 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

Norge:

R Sjøkart Nr. 110, Tanafjorden.
N — — 453, Arendal havn.

Tillæg.

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

1965. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets havn. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/85 1949 udgår.

Position. c. 54° 59',8 N. 11° 53',7 E.

Detaller. Efter foretaget oprensning er dybden i Masnedøværkets havn atter normal, 7,0 m.
(Ingeniør Ramsing, 16. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1966. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1707 1949 udgår.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I Tyborøn Kanal er vandstanden for tiden ved middelhøjvande:

På Havrevælen 6,5 m og i Svaneholm fyrlinie 4,8 m.

I Sælhundeholm Løb er der 4,0 m dybde.

I fyrlinierne er der således for tiden 4,8 m fra søen til ankerplads i kanalen. Uden for fyrlinierne findes en rende med betydeligt mere vand, der kan benyttes med lodshjælp.

I det W.-lige indløb til Limfjorden er der 4,0 m vand.

(Tyborønkanals lodseri, 8. November 1949.)

1967. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Kobberø Løb. Afmærkning atter i orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1616 1949 udgår.

Position. c. 56° 43',1 N. 8° 17',2 E.

Detaller. Afmærkningen i Kobberø Løb er atter på plads og i orden.

(Tyborøn lodseri, 8. November 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 44, dated 29th October, 1949.

{Last Corrections : Weekly Edition No. 43, dated 22nd October, 1949.}

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1572	3	Paragraph 18 (f). Netherlands. Sub-para. (b). <i>Amend " 50 feet beam " to read :— " 55 feet beam."</i>
1573	31	WAY 1. Buoy 1/8. <i>Amend light characteristics to read :— (Gp. Fl. (2) 10 sec.)</i>
1574	42	GEDSER Approach. Buoy 1/8. <i>Amend light character- istics to read :— (Gp. Fl. (2) 10 sec.)</i>

VOLUME II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1575	52	Paragraph 18 (f). Netherlands. Sub-para. (b). <i>Amend " 50 feet beam " to read :— " 55 feet beam."</i>

Rettelser
til
rutemeddelelse Nr. 285.

Rute 2.

Side	Afsnit	Punkt	Rettelse, tilføjelse:
1	I	1	Fyrkarakteren rettes til: Hvidt gp.-blk., to-blk. hver 10 ^s .

(Rutemeddelelse Nr. 356 og
rettelsesblad Nr. 175 udgår).

Swinemünde E.

I. Ruten, hvis midterlinie går gennem punkterne 1—7 og lige W. om punkterne 8 og 9, er afmærket, som nedenfor anført.

Afmærkningen N. for pkt. 2 og 3 ligger *ikke* i midterlinien; der skal holdes 0,1 sm S. om afmærkningen.

Ruten bør kun besejles om dagen og kun i klart vejr, da lystønderne kan være slukket.

Opmærksomheden henledes på, at der i nærheden af ruten kan være udlagt koniske bøjer (netbøjer) til brug for minestrygning, samt at den udlagte rutefælmærkning på grund af særlige omstændigheder, kan afvige i form, farve og fyrkarakter fra nedennævnte.

Der er lodstvang fra pkt. 9 (lystønden Swinoujscie).

Rutens bredde: 370 m.

Punkt	Position		Afmærkningens art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
0	54° 25',6	15° 24',0	Lystd. m. 1 ballon.	r.- og hv.-	<i>Swi- nouj- scie 1</i>	Hvidt gp.-blk., tre- blk. hver 22 ^s .		
A	54° 16',0	15° 05',0	Lystd.	sort	5	Hvidt et-blk. hver 10 ^s .		
1	54° 11',2	14° 49',5	Lystd.	r.	8	Hvidtet-blk. hver 8 ^s .		
2	54° 09',5	14° 43',9	0,1 sm N. for pkt. 2 er udlagt	Lysspirtd.	r. og hv. tern.	9	Hvidt et-blk.	
3	54° 07',8	14° 38',3	0,1 sm N. for pkt. 3 er udlagt	Lysspirtd.	r.	10-A	Hvidt et-blk.	
4	54° 07',3	14° 37',0	Lysspirtd.	r. og hv. tern.	10	Hvidt et-blk. hver 4,5 ^s .	Styr langs S.-siden af ruten.	
5	Farligt område: Se afsnit II		Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	11	Hvidt et-blk.		
6	54° 04',5	14° 27',7	Lystd.	r.	12	Hvidt gp.-blk, tre- blk.		
7	54° 02',7	14° 22',4	Lysspirtd.	r.- og hv.- tern.	13	Hvidt et-blk. hver 4,5 ^s .		
8	54° 01',0	14° 17',5	Lystd. m. 1 ballon.	r.	14	Hvidt gp.-blk., to- blk. hver 9 ^s .	Styr W. om lys- tønden. Tilslut- ningspunkt for ruten <i>Swine- münde W.</i>	
9	53° 58',0	14° 16',0	Swinemünde lystd.	sort	<i>Swi- nouj- scie</i>	Hvidt et-blk. hver 7 ^s .	Styr W. om lystd. Tag lods ved lys- tønden Swinouj- scie.	
Herfra i ledefyrinien (170°) og efter normal afmærkning til Swine- münde havn.								

(Fortsættes næste side).

II. Vrag og andre skibsfartshindringer i rutens nærhed:

Mellem punkterne	Position		Hindringens art vragets navn	Afmærket	Afstand og retning fra rutens midterlinie bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
3—4	54° 07',5 W. for vrag 1).	14° 37'	Vrag 1). Vrag 2). (slæbe- baad). Dybde o. vg. 2 m.	Vglt. m. 2 trek. m. spidserne nedad. gr. en- fmk. hver 5 ^{s.} ; 100 m S. for vg. 1).	0. Styr S. om vgl.
4—5	54° 07',2	14° 34'	Centrum for farligt omraade. Radius 0,8 sm.	Ikke afm.	Styr langs S.-si- den af ruten.
7—8	54° 03',0	14° 21',0	s/s <i>Otic</i> o. v.	Ikke afm.	0,7 sm—N.
7—8	54° 01',4	14° 20',5	s/s <i>Norwegia</i> .	Vgtd. m. 2 trek. m. spidserne op- ad 50 m N. for vg.	0,5 sm—S.
7—8	54° 02',2	14° 20',2	s/s <i>Ruthgeiss</i> .	Vglsp. gr. et-blk.	0,2 sm—N.
7—8	54° 00',7	14° 19',7	Vrag. o. v.	Ikke afm.	0,9 sm—S.
7—8	54° 00',9	14° 17',8	Vrag (fyrskib). Dybde o. vg. 4 m.	Vglt. m. 2 trek. m. spidserne op- ad. gr. et-blk. hver 4,5 ^{s.}	0. Styr N. om Vglt.
8—9	54° 00',4	14° 17',4	<i>Schlesien</i> o. v.	Fyr på vg.: Rødt et-blk. hver 6,5 ^{s.} i pejl fra 14° til 194°.	0,1 sm—E.
8—9	54° 00',2	14° 16',8	<i>Orion</i> . o. v.	Fyr på vg.: Grønt et-blk. hver 6 ^{s.} i pejl. fra 194° til 14°.	0,3 sm—W.
8—9	53° 58',3	14° 16',2	Vrag (lægter).	Vglt. m. 2 trek. m. spidserne op- ad. Gr. Tre- Blk. hver 14 ^{s.} 75 m N. for vg.	0. Hold 0,1 sm W. om Vglt.
9— Swine- münde	53° 56',7	14° 16',8	s/s <i>Walter Kürde</i> .	Vglt. cyl. m. 2 trek. m. spid- serne mod hin- anden. gr. en- fmk. hver 4 ^{s.}	0,2 sm—E. Hold W. om tønden.
—	53° 56',6	14° 16',4	Vrag (motorbaad).	Vglt. cyl. m. 2 trek. m. spid- serne fra hinan- den. Grønt, fast lys.	0.

Kort Nr. 201 og rutekort.

DANSK SØFARTS TIDENDE

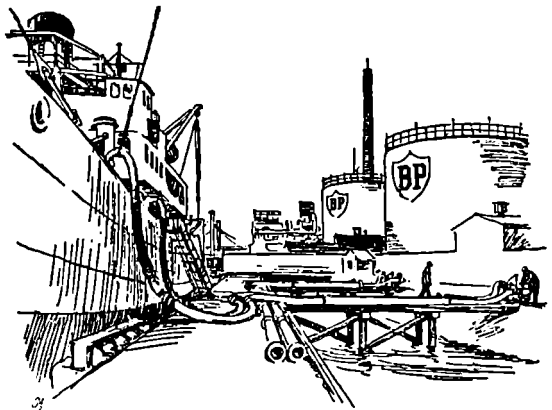

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Leasens Nytorv 4, København K.
Telefon Central 9316

TEKNIKKENS TRO TJENER

BENZIN - PETROLEUM BRÆNDELSOLIE


DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktør Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	Børn Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgiverne's Stevedor-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
—		
Legater	S. Chr. Odgaard & Co.	Andrea
Nakskov	Halldan Rasmussen	Basballe
Nyborg	Henrik Basballe	
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Banders	S. Christoffersen & Co.	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	


JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING



TELF. C. 13770-15770
TELEGR. „JANBY“

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18



IMO-PUMPER & — MOTORER

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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

NAKS

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 618

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANI

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDE

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf.: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2
Privat 1030

Telegr.-Adr.
»Hude«
Svendborg

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« Mariager

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

FRA UGE TIL UGE

FRAGTRATETALLET UFORANDRET

Fragtratetallet er af Statistisk Departement beregnet til 91 for oktober eller det samme som den foregående måned. Det er første gang, siden departementet ved nytår genoptog beregningen af et fragtindeks, at dette ikke har vist nedgang. Det oplyses, at træratene har vist stigning i forhold til september, og at også kulraterne gennemgående har vist opgang, men at de enkelte rater i denne trade dog har bevæget sig ret forskelligt. Derimod er der nedgang for gruppen fosfat-, svovlkis- og malmrater, og det samlede resultat er altså blevet indekstallet 91 imod 102 i januar og 100 i gennemsnit for årets første tre måneder. Det bør i denne forbindelse måske påpeges, at fragtratetallet ikke er udtryk for rederierhvervets rentabilitet, men kun for indtægtsniveauet. Udgifterne, som ikke afspejles heri, har en gennemgående stigende tendens, ikke mindst efter devalueringen.

TRAFIKKEN PÅ DE DANSKE HAVNE

Af Statistisk Departements oversigt over trafikken på danske havne i juni måned fremgår det, at besejlingen har omfattet ialt 6189 anløb imod 6591 i juni i fjor, men at de anløbende skibes samlede netto-registertonnage er gået frem fra 1.349.000 til 1.432.000 tons. Også den udlossede godsmængde viser fremgang (fra 936.000 til 1.077.000 tons), mens den indladede godsmængde er gået ned fra 432.000 til 369.000 tons.

Af godsomsætningen med udlandet kan nævnes, at der indførtes 425.200 tons kul og koks, 94.700 tons mineraliske olier, 52.000 tons mineraler, 36.800 tons foderstoffer, 30.500 tons gødningsstoffer og 24.200 tons trælast og udførtes 40.100 tons mineraler, 28.000 tons flæsk, smør, kød og æg og 1300 tons teglværksprodukter.

Besejlingen af København og de største provinshavne fremgår af følgende tal: København 1542 skibe på 647.835 nrt., udlosset 343.147 tons, indladet 94.324 tons, Ålborg-Nørresundby 434 skibe på 117.268 nrt., udlosset 98.301 tons, indladet 52.872 tons, Århus 331 skibe på 110.953 nrt., udlosset 90.848 tons, indladet 19.306 tons, Odense 213 skibe på 44.950 nrt., udlosset 56.319 tons, indladet 8356 tons, Esbjerg 59 skibe på 28.673 nrt., udlosset 32.052 tons, indladet 11.005 tons.

DOM I SKIBSMÆGLERSAGEN

Sø- og Handelsretten har nu afsagt dom i mæglerfirmaet Wonsild & Søns principielle sag angående danske skibsmægleres krav på dækning for de tilgodehavender, de fra før kapitulationen har haft stående hos tyske rederier. Dommen gik skibsmæglerne imod.

Sagen var, som tidligere omtalt, rejst mod den tyske skibsreder *Carsten Rehder*, hvis motorskib *Condor*, i april 1945 foretog en rejse til Danmark og derved satte Wonsild & Søn i udgifter på ialt 242 kr. Disse udgifter er endnu ikke blevet dækket, hvorfor mæglerfirmaet, da *Condor* efter krigen foretog en rejse for brødkornskontoret, gjorde arrest i et fragttilgodehavende, det tyske rederi derved fik hos firmaet J. Asmussens Eftf.

Det hedder i Sø- og Handelsrettens dom bl. a., at »det må anses for at være i strid med den ved betalingsoverenskomsten med de allierede etablerede regulering over kontoen i Nationalbanken for Joint Export Import Agency (allieret myndighed i Tyskland) at anvende tyske krav, som er krediteret denne konto, til regulering af danske tilgodehavender, når der ikke fra militærregeringen foreligger en udbetalingsordre til Nationalbanken«.

Det bemærkes videre i domspræmisserne, at de danske mægleres samlede tyske tilgodehavender »vel kun andrager 115—120.000 kr., men der vil desforuden kunne være spørgsmål om andre danske tilgodehavender, hvorom intet nærmere er oplyst«!

Der forelå ingen udbetalingsordre fra de allierede, hvorfor arresten blev kendt uberettiget. Sagens omkostninger hæves.

NYT FRA ÅLBORG SKIBSVÆRFT

Ålborg Værfts nye flydedok er indviet ved dokning af rederiet Nordens motorskib *Nordkap*, et skib, der laster 8300 tons og således er det største skib, der hidtil er dokket i Ålborg.

Dokken, der kan løfte 5400 tons (*Nordkap* vejer 4000 tons), er 100 m lang og 31,20 m bred. Den største vanddybde over kølklodserne, når dokken er sænket til sin dybeste vandlinie, er 6 meter. Betjeningen af pumper og ventiler foregår elektrisk fra kontrolbordet i dækshuset på den ene side af dokken, som ligeledes rummer instrumenter til måling af dokkens eventuelle krængninger og dens bøjning i længderetningen.

Dokken sænkes på mindre end 40 minutter til den dybeste vandlinie og kan igen pumpes læns i løbet af halvanden time. På hver side af dokken findes to elektriske kørekraner, der kan løfte indtil 6 tons, og 2 elektriske varpespil til brug ved skibenes forhaling ind og ud af dokken.

SØMANDSLOVENS REVISION

I løbet af forsommeren har en kommission herhjemme foretaget en gennemgang af den gældende sømandslov, med en revision og en række omlægninger for øje.

Da sømandslovgivningen imidlertid i væsentlig grad opfattes som et fælles-nordisk område, er det hensigten, at den revision, der forberedes, skal ske samtidig i de 4 nordiske lande. For at forberede ensartetheden i denne revision holdtes der i november i Rättvik, Sverige, et møde af repræsentanter fra alle de 4 nordiske lande, hvorefter de endelige ændringsforslag, mest muligt ensartede og overensstemmende nu er ved at blive udarbejdet til forelæggelse for de lovgivende forsamlinger i de 4 lande.

Om man bliver så tidligt færdig, at sagen herhjemme kan behandles inden for rigsdagssamlingen 1949—50, er dog endnu et åbent spørgsmål.

FRA RIGSDAGEN

Handelsministeren fremsatte forleden dag skriftligt i folketinget et forslag til lov om fremmede statskibe m. v.

Lovforslaget tager sigte på at gennemføre en række regler om fremmede statsskibes eksterritorialitet i

overensstemmelse med den på den internationale sørets-konference i Bruxelles i 1926 vedtagne konvention om indførelse af visse ensartede regler om immunitet for statsskibe og tillægsprotokollen af 24. maj 1934, hvorved forskellige tvivlsspørgsmål, som den oprindelige konvention havde givet anledning til, er søgt klarlagt.

Lovforslaget går ud på at fastlægge de nærmere betingelser, under hvilke der her i landet kan finde retsforfølgning sted mod fremmede statsskibe og mod skibsladninger, der tilhører en fremmed stat. Spørgsmålet om at udfærdige de til konventionens gennemførelse nødvendige bestemmelser har været genstand for et nærmere samarbejde mellem de skandinaviske lande før sidste verdenskrig, og tilsvarende lovforslag blev da også gennemført i Sverige og Norge kort før krigen. For Danmarks vedkommende var der truffet forberedelser til at fremsætte lovforslag for rigsdagen i foråret 1940, men på grund af krigen og den tyske besættelse blev lovforslaget foreløbig henlagt.

DEN NORSKE HANDELSFLÅDE

Det Norske Veritas har i disse dage afholdt repræsentantskabsmøde i Oslo, hvor bl. a. årsberetningen blev fremlagt. Det fremgår af denne, at den store travlhed, der har præget institutionens virksomhed siden befrielsen, fortsattes i 1948, hvor antallet af besigtelser var større end i noget tidligere år og lå ca. 14 pct. over antallet i 1947, det hidtidige rekordår.

Om skibsbyggeriet i Norge udtaler beretningen, at værfterne fortsat har været stærkt beskæftigede såvel med nybygninger som med reparationer, og at de fleste værfter har nybygningskontrakter flere år frem i tiden. Materialefrekomsten har imidlertid været noget utilfredsstillende, ligesom manglen på faglærte arbejdere stadig gør sig gældende.

Trods nogen forsinkelse i nybygningsprogrammet er afleveringerne af de for norsk regning både hjemme og ude kontraherede nybygninger gået rask fra hånden. I 1948 blev der således afleveret 132 skibe med ialt 438.971 br. ts., hvoraf 22 tankskibe og hvalkogerier på ialt 202.920 br. tons. Denne nybygnings-tonnage er den største siden 1930, hvor der blev afleveret 479.000 br. ts. til den norske handelsflåde.

På repræsentantskabsmødet blev der endvidere fremlagt tabeller over handelsflådens tilgang og afgang og nuværende størrelse, hvoraf det fremgik, at flåden pr. 1. januar 1949 bestod af ialt 1961 skibe med ialt 4.510.000 br. tons, hvoraf de 270 skibe med ialt 1.826.141 br. tons var tankskibe. Tilgangen fra 1/1 til 1/11 49 beløb sig til 173 skibe med ialt 525.496 br. tons (nybygninger og indkøbt fra udlandet), heraf 24 tankskibe med ialt 229.203 br. tons. Afgangen i samme tidsrum beløb sig til 45 skibe med ialt 54.024 br. ts. forlist eller solgt til udlandet, heraf 3 tankskibe med ialt 9357 br. ts. solgt til udlandet.

Nettotilgangen pr. 1. november 49 beløb sig således til 128 skibe med ialt 471.472 br. ts., hvoraf de 21 skibe med ialt 219.846 br. ts. var tankskibe. Flådens størrelse pr. 1. november 49 var da 2089 skibe med ialt 4.981.472 br. tons, hvoraf de 291 skibe med ialt 2.045.987 br. ts. var tankskibe.

Dette er den norske handelsflådes hidtil største tonnage og overstiger den højeste tonnage før krigen (september 1939) med ca. 200.000 br. tons, hvoraf tankskibsflåden tegner sig for de 140.000 br. tons.

Pr. 1. november var der ved norske og udenlandske værfter 313 skibe med ialt 1.813.800 br. tons under bygning for norsk regning. Heraf var de 130 skibe med ialt 1.397.300 br. tons tankskibe. 16 af

skibene med en tonnage på 93.300 br. ts. er under bygning i Danmark.

AMERIKANSK SKIBSVÆRFTSSTREJKE AFLÆST

Den amerikanske skibsværfts-concern Todd Shipyards Corporation har telegrafisk meddelt sin danske repræsentant, firmaet R. A. Robbert, at den syv uger lange ulovlige strejke ved concernens Brooklyn-anlæg er blevet aflæst, og at arbejdet vil blive genoptaget d. 5. december.

Den ulovlige strejke blev iværksat af fagforeningen på grund af afskedigelsen af syv mand, som havde nægtet at udføre et dem anvist arbejde uagtet overenskomsten mellem selskabet og fagforeningen anviser fremgangsmåden til afgørelse af sådanne sager. Fagforeningen havde nægtet at vedstå sin overenskomst, men da den ved at aflæse strejken, uden at indrømmelser af nogen art er ydet af selskabet, har givet selskabet sikkerhed for, at sådanne tilfælde ikke vil indtræffe i fremtiden, vil arbejderne blive genansat, efterhånden som virksomhedens behov gør det påkrævet.

TYSK RUTSEJLADS PÅ DANSKE HAVNE

Efter hvad Foreningen til Søfartens Fremme med-Edeler, skal det være tyskernes hensigt at genoptage den fragtlinesejlds, som før krigen fandt sted mellem Hamborg—Flensborg og danske havne. Flensborg—Ekensunden Dampschiffs-Gesellschaft arbejder således på at genåbne en ugentlig forbindelse mellem Hamborg—Flensborg og en række jyske provinshavne, bl. a. Århus, Ålborg, Randers, Kolding og Vejle. Dette initiativ, som yderligere vil komme til at øge den indenlandske konkurrence på søen, må sikkert også ses som et led i bestræbelserne på at lede trafikken over til Hamborg, der meget energisk søger at genvinde sin gamle position som transithavn.

DEVALUERINGS FØLGER

Devalueringen har medført en mærkbar stigning af havneudgifterne i den russiske zone af Tyskland. Godstakster, klareringsgebyrer o. s. v. er steget enormt. I Sveriges Segelfartygsforenings blad meddeler skibsreder Råwall, at m.s. *Luna*, 115 tons d.w., ved kullastning i Stettin har haft omkostninger på 4,55 sv. kr. pr. ton!

COLOMBIANSKE HAVNETAKSTER

Det danske generalkonsulat i Bogota har indberettet, at den colombianske regering i et d. 19. oktober 49 udstedt dekret har forhøjet taksterne for benyttelsen af forskellige faciliteter i havnebyerne Barranquilla og Cartagena.

For benyttelse af slæbebåde indenfor den normale arbejdstid opkræves 30, 40, 50 eller 60 pesos pr. time afhængig af, hvilken af de fem eksisterende slæbebåde, der benyttes. Lejen for selvdrevne pramme er 15 pesos pr. time. De anførte takster forhøjes udenfor normal arbejdstid med 50 pct.

Tarifferne for benyttelsen af havnenes losse- og lastefaciliteter indenfor normal arbejdstid beløber sig til 15 pesos pr. time for kraner indtil 5 ts., 20 pesos (6—10 ts.) og videre op til 60 pesos for kraner på 31—50 tons. Disse takster indbefatter det nødvendige personale til pasning af kranerne m. m., men inkluderer ikke omkostningerne ved flytning af flydekranser. Tillægget for overtimer andrager 20 pct.

For benyttelse af trailers på indtil 10 ts. betales 3 pesos pr. time, for 11—15 ts. trailers 4 pesos og for 16—25 ts. trailers 5 pesos pr. time. For anvendelse af flydende »platforme« opkræves 30 pesos pr. 12 timer.

UGENS FRAGTBERETNING

New York's »Journal of Commerce« indleder fragtmarkedsoversigten for 23. novbr. med følgende udtalelse:

»Skønt der kun har fundet få afslutninger sted, og ratetendensen stadig er usikker, så er adskillige fragtmarkeds eksperter dog enige om, at i løbet af de sidste få forretningsdage har der fundet en udpræget »change of tone« sted, og hvis denne forandring fortsætter, kan den medføre alt, ligefra »a moderate improvement to a very good market.«

Set fra vore hjemlige breddegrader er der stadig et misforhold mellem den disponible tonnage og den mangel på nye ordrer, der stadig gør sig gældende, især for de oversøiske markeders vedkommende.

I transatlantisk fart er efterspørgslen efter tonnage stadig kun begrænset. De enkelte kullaster, der noteres fra Hampton Roads til Europa, er til elendige rater. For 9000 tonner Hampton Roads/Lissabon indikeres kun \$3.25 for decbr. lastning. Korn fra St. John eller Halifax er sluttet til UK/Antwerpen-Hamburg Range til 7/9d., og fra Northern Range til Holland er betalt \$4.90.

Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til 52/6d., og et parti paa 3900 ts. er sluttet Cuba/Casablanca eller Tangier til \$7.

Fra Golfen er sluttet yderligere tonnage for sulphur til UK. til 35/6d., for korn til Bordeaux/Antwerp Range er betalt \$5.75, og for 9000 ts. til Triest accepteredes \$6.50 med fri losning.

River Plate markedet var igen lidt mere aktivt, og tendensen er en smule bedre. I begyndelsen af ugen sluttedes 8000 tonner til Hamburg til 34/6d., men senere er betalt 6d. mere. Til Danmark er betalt 39/- for 60 cbft. båd basis 1 lossehavn. Fra Plate til Japan sluttedes yderligere tonnage til 61/-, og på dollarbasis betaltes \$8.20.

Fra vestkysten af Sydamerika kan nævnes salpe-

ter fra Chile til Vestitalien eller Alexandria til 60/-, og for 5000 ts. sukker fra Peru til USNH. betaltes \$8.75.

Fra Nordpacific meldes om salt fra Oakland til Japan eller Korea til 37/6d., korn fra Vancouver er sluttet til UK/Antwerp-Hamburg Range til 56/3d., og en båd på 500.000 cbft. bale sluttedes for lumber fra British Columbia til Australien til can. \$81.500. Korn fra Vancouver til Japan sluttedes til \$6 og til Israel til \$8.25. Intercoastal lumber betalte can. \$88.000 for en meget stor båd (624.000 cbft. bale).

Østens markeder er stadig ikke mange kommentarer værd. Sukker fra Formosa til Montevideo er sluttet til 67/6d., og fra Indien er sluttet ilmenite fra Koilthottam til New York til \$6.

Fra Australien er sluttet yderligere tonnage for korn til Japan til 40/-, til Indien er betalt 50/- for korn i sække option løs last ex-silo til 42/6d. For korn fra Sydaustralien til Ægypten er betalt 55/-. Sukker fra Queensland betaltes med 66/3d. for en stor båd, medens en mindre båd fik 2/6d. mere.

For 9000 ts. sukker fra Mauritius til UK. betaltes 47/6d., og for kul fra Sydafrika sluttedes bl. a. 9000 ts. til Vestitalien til 31/-, fio. basis Durban lastning, 7200 ts. Lourenco Marques til Lobito til 27/-, og endvidere sluttedes 2 både for malm fra Durban til Baltimore til \$5.50.

Middelhavsmarkederne er uden større ændringer. Af repræsentative afslutninger kan nævnes: 9000 ts. fosfat Bona/Dublin 25/-, 8200 ts. jernmalm Bona/UK. 21/6d., 5800 ts. jernmalm Algier/WCUK. 23/-. For appelsiner fra Spanien til UK. sluttedes flere både til 2/6d. pr. kasse for tidlig decbr. levering.

For vore hjemlige markeders vedkommende skal nævnes, at trælastmarkederne er uden større ændringer. I kul- og koksarten synes det mest preserende behov at være dækket, og ratetendensen er derfor noget roligere. For kul fra ECUK. til god dansk havn ligger raten omkring 18/- for både af mellemstørrelse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Maskinskolerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i november afholdte håndværksprøve mødte 75 eksaminander, hvoraf 73 bestod.

»Erria« på New York-ruten

Det Østasiatiske Kompagnis motorskib *Erria*, der for tiden er på vej hjem fra Amerikas vestkyst og Vestindien via England, Irland, Holland og Oslo, ventes hertil den 10. december. Det vil derefter blive udtaget af Pacificlinien for at afløse motorskibet *Falstria* i passagerfarten mellem København og New York, idet *Falstria* skal sejle på Østen, hvor Ø.K. siden krigen har savnet et hurtigt skib med gode passager-bekvemmeligheder.

Fra norske værfter

Onsdag d. 23. november 49 var en mærkedag i norsk skibsbygningens historie, idet m.s. *Thermopyla*, det største skib, der endnu er blevet bygget i Norge, kunne afleveres til Wilh. Wilhelmsens rederi fra Akers mek. Verksted efter en vellykket prøvetur. Skibet, der er på 10.250 tons d.w., 7262 br. tons, har følgende hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 480' 0", bredde på spant 64' 6", dybde til shelterdæk 42' 11". Hovedmaskineriet består af 2 stk. 10-cyl. Akers-B. & W. dieselmotorer på tilsammen 12.000 IHK, der giver skibet fuldt lastet en fart på 17 knob. Skibet, der kan medføre 12 passagerer, skal sættes ind på rederiets rute på Australien.

Fra svenske værfter

Aflevering. Den 12. november afleverede Helsingborgs Varf m.s. *Hoi Houw* til A/S Corona, H. M. Wrangell & Co., Haugesund. Skibet, der er på 3275 tons d.w., er forsynet med en 2-takts enkeltvirkende B. & W. dieselmotor,

2500 EHK. Farten er 14 knob. Skibet er beregnet til passagertrafik i det fjerne Østen.

Fiskeri-inspektionsskib i Østersøen

Fiskeriminister Chr. Christiansen førte forleden dag forhandling med repræsentanter for de fiskere, der driver Østersø-fiskeri, angående et ønske, der fra disse fiskeres side er fremsat om at få et inspektionsfartøj placeret i Østersøen til støtte for danske fiskere. Fra fiskernes side mener man derved i mange tilfælde at kunne undgå opbringning fra polsk og russisk side.

Ministeriet overvejer nu sagen nærmere og undersøger, hvilke muligheder der er for at imødekomme fiskernes ønske om et inspektionsskib.

Bogannmeldelse

Håndbog om skat. I kommission på G. E. C. Gads forlag er just udkommet en »kommenteret udgave af skatte-lovene« ved statsautoriseret revisor V. Spang-Thomsen på 340 sider. Prisen er kr. 17,— hæftet og kr. 21,50 indbundet.

Bogen omhandler statsskatter, fælleskommunale skatter, kirkeskatter og forskellige andre lovbestemmelser og er rigt forsynet med henvisninger til ministerielle cirkulærer og enkeltafgørelser.

Slår man op i stikordsregisteret, finder man henvisninger til såvel ordinære som ekstraordinære afskrivninger på skibe, regler om, hvorledes skibe skal medregnes ved opgørelse til formuebeskatning, hvori der bl. a. er anført, at et skib skal medregnes i en ejers formueopgørelse til skattevæsenet, hvad enten det »benyttes til erhverv, til den skattepligtiges egen nytte og behagelighed eller i andet øjemed«.

Under kommuneskatteloven gøres der opmærksom på, at sømænd, der sejler i trampsfart, er kommuneskattepligtige, men ikke statsskattepligtige, hvilket hidrører fra, at kommuneskattelovens § 1 medtager personer, som gør tje-

neste om bord på skibe med hjemsted her i landet, medens man efter statsskattelevens kun er skattepligtig, hvis man gør tjeneste om bord på skibe, der har hjemsted her i landet, og skibe, der befinder sig i havn eller på rejse mellem havne eller i rutefart.

Iøvrigt forekommer der i bogen et meget stort antal henvisninger til anden skattelitteratur, f. eks. henvisninger til hvor der nærmere er gjort rede for forskellen mellem statsskattelevens og kommuneskattelevens bestemmelser for søfolk o. m. m.

Bogen kan på det varmeste anbefales dem, som vil trænge dybere ind i skattelevens mange forskellige bestemmelser.

FRA SØRETTENE

S.s. »Ivar« minesprængning

I Sø- og handelsretten holdtes der forleden dag søforhør i anledning af den ulykke, der den 24. oktober ud for den hollandske kyst ramte D.F.D.S.'s dampskib *Ivar*, og hvorved fem mand af skibets besætning omkom.

Ivar's fører, kapt. *Lars Nielsen Larsen* forklarede, at *Ivar* som følge af hårdt og tildels usigtbart vejr var drevet ind i minefeltet og ikke kunne komme ud af det igen, idet han og 1. styrmand *Norking*, der ved midnatstid havde drøftet sagen, havde været enige om, at det ville være endnu farligere at prøve på at vende om i stedet for at fortsætte sejladsen, til man kom ud af minefeltet.

Ekspllosionen var sket kl. 14.25 og havde anrettet forskellig skade på skibet. Hele besætningen var nået op på dækket efter eksplosionen, og kaptajnen havde givet ordre til at gøre båden klar.

Daviderne til styrbords redningsbåd var imidlertid ved eksplosionen hoppet ud af deres spor, og da båden blev svinget ud, knækkede daviderne og båden med fire mand styrtede i vandet. Den femte omkomne var 2. styrmand, der var blevet slået overbord af taljen.

Bagbords båd med 10 mand var derefter straks blevet sat ud for at komme folkene fra den styrbords båd til hjælp, men her var sket det, at et beslag, der holdt fangeline, var brækket, så båden drev bort. Redningsmateriellet var synet i marts i år og havde været i orden.

Fhv. bådsmand *Frits Sørensen*, der er fader til den omkomne hovmesterlærling *Erik Sørensen*, stillede en række spørgsmål. Blandt andet spurgte han, hvor maskinchefen havde været ved eksplosionen, og hvorfor maskinen ikke var blevet stoppet straks. Herpå svarede donkeymand *Sv. Christensen*, at han ved eksplosionen var blevet slynget et par meter op i luften, og da han faldt ned, var han kommet i klemme ved dørken. Maskinrummet var fyldt med damp, og det havde været ham umuligt at komme hen til regulatoren. Maskinchef *Hansen* forklarede, at han havde været oppe et øjeblik, og imens havde donkeymanden passet maskinen. Lige efter eksplosionen havde han trukket i nødstoppet til maskinen, men det virkede ikke, fordi det var blevet slået i stykker ved eksplosionen. Nødstoppet havde været i orden, da *Ivar* lå i Hamborg; dette bekræftede donkeymanden.

Bådsmand *Sørensen* spurgte også, hvorfor båden ikke i en situation som den foreliggende var blevet svinget ud, og hvorfor folkene ikke havde fået redningsveste på, inden ulykken skete. Kaptajnen bemærkede hertil, at han ikke havde fundet disse foranstaltninger nødvendige, og det havde også vist sig, at der havde været tid nok efter eksplosionen.

Vicepræsident *Hove* sluttede retsmødet med at oplæse navnene på de omkomne:

2. styrmand *Erik Lund Nielsen*,
2. mester *Ib Holger Andersen*,
- fyrbøder *Jens Svarrer Brinch*,
- dæksdreng *Frede Jarl Lundhø* og
- hovmesterlærling *Erik Sørensen*.

Han udtalte rettens deltagelse med de omkomnes efterladte samt et æret være mindet om de gode danske sømænd, som på denne måde satte livet til under deres gerning på søen.

PERSONALIA

50 år

Fører i D/S »Vesterhavet«, kaptajn *J. P. Hansen*, fylder den 3. december 50 år. Kaptajn *Hansen*, der er fører af s.s. *Linda Dan*, er medlem af skibsførerforeningens bestyrelse.

Positionsliste pr. 29. november 1949

Dania

Cyril afg. Boulogne 28.11. til London, Kbhvn. — *Danholm* ank. Bombay 20.11. — *Danklint* ank. Stettin 27.11., derefter Hamborg. dok. — *Danvig* afg. New York 25.11. til Puerto Cabello. — *Tovet* ank. Preveza 30.11., derefter Trapani, Hafnafjord.

Dannebrog

Aggersborg ank. La Guaira 27.11., derefter Guanta. — *Brattingsborg* ank. Buenos Aires 25.11. derefter Montevideo. — *Dansborg* forv. ank. Kobe 5.12., derefter Keelung. — *Ellensborg* ank. Kirkcaldy 29.11., derefter Grangemouth. — *Flynderborg* ank. Haifa 20.11., derefter Spanien. — *Frederiksborg* afg. Barry 26.11. til Oslo. — *Lilleborg* ank. Lorient 28.11., derefter Bilbao. — *Nordborg* afg. Halifax 22.11. til Ivigtut. — *Skodsborg* ank. Beckton 25.11., derefter Kbhvn. — *Taarborg* ank. Istanbul 23.11., derefter Rodosto. — *Uranienborg* ank. Puerto Cabello 22.11. — *Ørneborg* afg. Hull 26.11. til Korsør.

Dansk-Fransk

Blekinge rep. Flensburg. — *Bornholm* ank. La Pallice 27.11. — *Bretagne* afg. Rotterdam 18.11. til Buenos Aires. — *Gronland* afg. Luleå 25.11. til Rotterdam, forv. ank. 30.11. — *Hulland* ank. San Thome 28.11. — *Irania* afg. Port Said 20.11. til Fredericia. — *Normandiet* ank. Maladi 23.11. — *Skaane* ank. Godthaab 21.11. — *Slesvig* ank. Fagusta 26.11.

De forenede Kulimportører

Cimbria laster Gdynia 2.12 til Nordfrankrig. — *Concordia* dokker Kbhvn. — *Dania* forv. afg. Gdynia 1.12 til Ålesund. — *Hafnia* forv. afg. Stettin 30.11. til Stavanger. — *Scandia* forv. afg. Stettin 1.12. til Randers.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Bordeaux 28.11. — *Wm. Th. Malling* ank. Kbhvn. 29.11. — *I. P. Suhr* afg. Hull 29.11.

D.D.P.A.

Christian Holm forv. ank. Nyborg 4.12, derfra Curaçao. — *Esso København* forv. ank. Aruba 30.11., derfra Nyborg. — *Esso Nyborg* afg. Le Havre 28.11., forv. ank. Nyborg 1.12., derfra Kbhvn. — *Scandia* afg. Kbhvn. 26.11. til Curaçao.

D. F. D. S.

Argentina ank. Århus 24.11., afg. 29.11. til Kbhvn, fra Kbhvn. forv. 1.12 til New York/Baltimore/Gulfen/New York. — *Arizona* afg. Gdynia 26.11. til Genoa, derfra til Safi for lastning til Landskrona. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 28.11., herfra ca. 6.12 til Ålborg, Antwerpen, Dunkirk og Levanten. — *Bergenhuis* ank. Hull 23.11., derfra ca. 29.11. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Valencia 23.11., derfra forv. 28.11. til Denia, derfra forv. 29.11. til Valencia og Kbhvn. — *Brasilien* afg. Panama City 11.11. til Århus/Kbhvn./Randers/Frederikshavn/Esbjerg. — *Brynild* ank. Kbhvn. 25.11., fra Kbhvn. ca. 29.11. til Stettin-Antwerpen. — *California* afg. Tarragona 19.11. til Kbhvn./Svendborg/Århus, ventes her ca. 1.12. — *Colombia* afg. Baltimore 27.11. til Panama City/Mobile/New Orleans/Galveston/Houston/Corpus Christi/New York for lastning til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Dela-ware* ank. Famagusta 29.11., derfra til Mersin, Gibraltar, Tyskland og Danmark. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 27.11., fra Kbhvn. 6.12. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* afg. Antwerpen 26.11. til Kbhvn./Odense/Århus/Randers/Ålborg. — *Florida* ank. Limassol 29.11., derfra til Famagusta, Izmir, Istanbul, Spanien og Lisbon. — *Frigga* afg. Århus 26.11. til Leith/London. — *Georgia* afg. Porto Pi (Palma Mallorca) 28.11. til Malaga og Leixoes. laster til Kbhvn., Oslo/Ålborg. — *Halfdan* ank. Lisbon 28.11., derfra ca. 3.12. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Harald* ank. Kbhvn. 20.11., fra Kbhvn.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Vinkeco
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

S. A. THE ENGINEERING CO. Skibsreparationer

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

ca. 29.11. til Køge/Kbhvn./Grenå-Antwerpen-Danmark. — *Hebe* afg. Århus 27.11. til Leith/Newcastle. — *Hindsholm* afg. Khbvn. 26.11. til London-Newport/Swansea/Liverpool/Manchester-Khbvn. — *Katholm* ank. Liverpool 25.11., derfra ca. 29.11. til Khbvn./Odense/Randers. — *Kentucky* ank. Gdansk 27.11., derfra ca. 29.11. til hollandsk havn. — *Knud* afg. Odense 26.11. til Dunkirk-Antwerpen-Danmark. — *Lemnos* afg. Valencia 25.11. til Khbvn., ventes hertil 2./3.12. — *Louisiana* afg. Khbvn. 28.11. til Bremen for lastning til Italien. — *Maine* ank. Valencia 28.11., derfra forv. 30.11. til Århus og Khbvn. — *Margrethe* ank. London 25.11., derfra ca. 2.12. til Khbvn. — *Marocco* afg. Ålborg 26.11. til London. — *Melos* ank. Khbvn. 24.11., herfra forv. 2.12. til Ålborg, Antwerpen og Middelhavet. — *Nevada* ank. Albany 28.11., derfra til Philadelphia, derefter til New Orleans/Panama City for lastning til Danmark. — *Oregon* afg. New York 15.11. til Oslo/Khbvn./Ålborg/Nørre Sundby/Avonmouth/Swansea, ventes ank. Oslo 30.11. — *Paraguay* afg. Bahia 24.11. til Madeira/Safi/Huelva forv. Bordeaux, laster til Danmark. — *Rhodos* ank. Genoa 27.11., derfra forv. 30.11. til Catania, Messina, Palermo, Spanien og Khbvn. — *Rota* ank. Khbvn. 29.11., herfra 1.12 til Århus/Leith/Newcastle. — *Saga* ank. Oslo 25.11., derfra 29.11. til Stettin-Oslo. — *Samos* afg. Antwerpen 21.11. til Malta, Piræus, Istanbul, Alexandria, Beirut, Cypern, ventes til Malta 29.11. — *Skjold* ank. Bordeaux 27.11., derfra ca. 29.11. til La Pallice, Havre Antwerpen, Hamborg, Khbvn. — *Svanholm* ank. London 25.11., derfra ca. 29.11. til Havre/Antwerpen-Khbvn. — *Taarnholm* afg. Manchester 22.11. til Khbvn./Randers/Ålborg. — *Texas* ank. Antwerpen 28.11., derfra forv. 30.11. til Dunkirk, Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Thyra* ank. Khbvn. 25.11. — *Tomsk* afg. Khbvn. 28.11. til Hamborg, Antwerpen, Havre, Dunkirk, Oporto, London. — *Trondhjem* afg. Esbjerg 24.11. til London/Esbjerg. — *Tula* afg. Rotterdam 28.11. til Antwerpen, derfra ca. 30.11. til Horsens og Kolding. — *Tunis* ank. Khbvn. 28.11., herfra forv. 30.11. til Århus/London. — *Tyr* ank. Esbjerg 22.11. — *Uffe* ank. Manchester 23.11., derfra ca. 30.11. til Khbvn./Århus/Ålborg. — *Uruguay* ank. Kramfors 28.11., afg. forv. 30.11. til Gdynia-Khbvn., laster til New York/Port Newark/Philadelphia. — *Venezuela* afg. Panama City 27.11. til Norfolk/Baltimore/New York, laster til Oslo/Khbvn./Gdynia. — *Virginia* afg. Santos 24.11. til Buenos Aires, ventes anker 29.11.

Helmdal

Azel Carl ank. Navlakhi 26.11. — *Hans P. Carl* ank. Bombay 26.11. — *Martin Carl* afg. Maracaibo 25.11. til New York. — *Poul Carl* afg. Melbourne 29.11. til Newcastle N.S.W.

Jutlandia

Gerda Toft forv. afg. Wear 3.12 til Khbvn. — *Jens Toft* afg. London 25.11. til Limassol. — *Karen Toft* forv. afg. Rotterdam 1.12. til Emden. — *Maria Toft* afg. Dunkirk 24.11. til Casablanca.

J. Lauritzen

African Reefer forv. afg. Neapel 29.11. til italiensk Somaliland. — *Anna Dan* ank. Hangö 27.11., derefter Mäntyluoto. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Hamburg 29.11. til Spanien. — *Egyptian Reefer* afg. Buenos Aires 23.11. til Mexico. — *Gerda Dan* ank. Savannah 24.11., nordg. — *Gladys Dan* afg. Canada 24.11. til Norfolk. — *Hedda Dan* forv. afg. Watchet 29.11. til Wales. — *Indian Reefer* ank. Buenos Aires 26.11. — *Jelva Dan* afg. Honfleur 27.11. til Gdansk. — *Jutta Dan* forv. afg. Philadelphia 30.11. til Halifax. — *Katja Dan* forv. afg. Themsen 29.11. til Kotka. — *Kamma Dan* forv. afg. New York 30.11. til Chile. — *Laila Dan* ank. Philadelphia 17.11. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 28.11. p. v. t. Kotka. — *Lilian Dan* afg. Boulogne 28.11. til Emden. — *Linda Dan* forv. ank. Kotka 30.11. — *Leena Dan* ank. Talcahuano 25.11., nordg. — *Lotta Dan* forv. ank. Port de Bouc 30.11., derefter Spanien. — *Maria Dan* ank. Khbvn. 26.11., derefter Kotka. — *Marna Dan* afg. Buenaventura 24.11., sydg. — *Ninna Dan* rep. i Helsingør. — *Paula Dan* pass. Panamakanalen 28.11., nordg. — *Randa Dan* forv. ank. Themsen 29.11. — *Selma Dan* forv. afg. Julianehåb 30.11. til Frederikshåb. — *Stina Dan* ank. Toppila 28.11., derefter Kemi. — *Ulla Dan* forv. afg. Kemi 29.11.

Mototramp

Stensby afg. Fremantle 28.11. for Christmas Island. — *Tureby* afg. Swansea 23.11. for Penang via Suezkanalen. — *Vedby* afg. Fremantle 23.11. for Christmas Island.

Myren

Asbjorn afg. Marseille 29.11. til Saffi. — *Astrid* forv. afg. Drammen 1.12 til Stettin. — *Birte* ank. År 30.11., derefter Livorno. — *Chr. Sass* afg. Antwerpen 30.11. til Amsterdam. — *Clara* forv. ank. Calais 4.12. — *Stal* rep. Rouen.

Norden

Norden afg. Charleston 28.11. til Baltimore. — *Nordfurer* rep. Nakskov. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordhval* afg. Khbvn. 29.11. til Gdynia. — *Nordkyn* ank. Alexandria 30.11., derefter Port Said. — *Nordpol* afg. Libreville 27.11. til Lagos. — *Nordvest* afg. Genua 27.11. til Port Said.

Orient

Astoria afg. Nauru 20.11. til Auckland. — *Westralia* ank. Jacksonville 28.11.

Pacific

London ank. New Orleans 22.11., derefter Cartagena, Barranquilla, La Guaira. — *Oslo* pass. Bermuda 28.11. p. v. t. New York. — *Paris* ank. Famagusta 27.11., derefter Hamburg, Emden, Oslo.

Progress

Absalon forv. afg. 30.11. fra Gdynia. — *Elisabeth Nielsen* pass. Bosphorus 26.11. vestg. — *Ellen Nielsen* pass. Brunsbüttel 27.11. p. v. t. Genoa. — *Fylla* forv. 30.11. til Rostock. — *Henry Tegner* afg. Rostock 30.11. — *Hugo Nielsen* lossen i Haifa. — *Karen* laster i Råfsö. — *Margrete* dok i Svendborg. — *Marianne* forv. afg. 1.12 fra Ålborg. — *Marx* forv. afg. Skien 1.12. — *Polly* laster i Hudiksvall. — *Rigmor* afg. fra Tyne 29.11. — *Sophie* forv. afg. Rotterdam 1.12. — *Thyra* afg. Oxelosund 29.11. — *Valborg Nielsen* ank. Porto Cabello 25.11.

Torm

Herdis ank. New Westminster 27.11. — *Olga S.* forv. afg. Piræus 30.11. til Israel. — *Gerd* forv. ank. Rosaria 1.12., derefter Montevideo. — *Tekla* forv. ank. Bahia 1.12., derefter New York. — *Agnete* forv. ank. New York 1.12., derefter Boston. — *Kirsten* forv. afg. Jaffa 1.12. til England. — *Gertrud* afg. Callao 23.11. til Buenos Aires. — *Ragnhild* forv. ank. Montevideo 4.12. — *Helvig* forv. afg. Rio de Janeiro 1.12 til Santos. — *Thyra S.* forv. ank. London 3.12., derefter Belfast. — *Gyda* ank. Tel-Aviv 23.11., derefter England. — *Anne* ank. Västervik 25.11., derefter Oscarshamn. — *Hilde* afg. Norrköping 28.11. til Calais. — *Aslaug* afg. Patras 28.11. til Piræus. — *Gudrun* afg. Kalmar 25.11. til Calais. — *Alice* ank. Almeria 24.11., derefter London. — *Gunhild* ank. Karlskrona 29.11., derefter Calais.

Vendila

E. M. Dalgas afg. Casablanca 23.11. til Hull. — *Otto Petersen* ank. Helsingborg 27.11. — *P. N. Damm* ank. Bremen 27.11. — *Svend Pii* ank. Jacobsstad 22.11.

Ø. K.

Annam pass. Bali sydpynt 28.11. til Aden og Port Said. — *Asia* ank. Nakskov 11.8., rep. *Bintang* ank. Singapore 18.11., derefter Bangkok. — *Danholm* ank. Bombay 20.11., derefter Bangkok. — *Erria* ank. Rotterdam 28.11., derefter Oslo og København. — *Falstria* pass. Skagen 28.11. til Khbvn. — *Fernmoor* afg. Aden 24.11. til Port Said og Genoa. — *Fionia* afg. Port Swettenham 28.11. til Singapore og Colombo. — *India* ank. Khbvn. 15.11., derefter Finland og Nordpacificysten. — *Java* ank. Göteborg 27.11., derefter Rotterdam og Antwerpen. — *Jutlandia* pass. Cape Race 26.11. til New York. — *Kambodia* afg. Davao 27.11. til Singapore og Port Swettenham. — *Kina* ank. Brisbane 26.11., derefter Sydney og Aden. — *Korea* ank. Manila 28.11., derefter Hongkong og Kobe (?). — *Lalandia* afg. Saigon 28.11. til Bangkok. — *Malacca* ank. Tacoma 25.11., derefter Nordpacific. — *Malaya* afg. Oslo 28.11. til Hamburg og Middlesbrough. — *Manchuria* ank. Khbvn. 23.11., derefter Piteå og Härnösand. — *Meonia* ank. Madras 27.11., derefter Colombo og Aden. — *Mongolia* ank. Oslo 24.11., derefter Hamburg og Antwerpen. — *Morelia* afg. Beyrouth 26.11. til Trieste og Genoa. — *Nikobar* pass. Amatinak 27.11. til Hongkong og Manila. — *Nordkyn* pass. Messina 28.11. til Bizerte og Alexandria. — *Nordvest* ank. Genoa 24.11., derefter Port Said og Colombo. — *Selandia* ank. Antwerpen 25.11., derefter Rotterdam og Hamburg. — *Serampore* pass. Farallon Islands 24.11. til San Francisco. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Madraskysten og Colombo. — *St. Jan* ank. Chittagong 1.10. — *St. Thomas* ank. Tacloban 25.11., derefter Cebu og Saigon. — *Tranquebar* pass. Suez til Aden og Penang.

DANSK SØFARTS TIDENDE

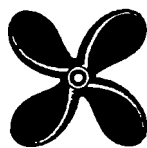
Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE. Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

Kølyskomfurer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

Nybygning og reparation af dieselmotorer og dampskibe. — Byggebeddinger for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikaer af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 24. November 1949.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
91.....	1990.	142.....	1968.
93.....	1988, 1990.	143.....	1968.
94.....	1990.	150.....	1968, 1975.
100.....	1968, 1975, 1979, 1980, 1981.	151.....	1968.
101.....	1968, 1979, 1980, 1981.	152.....	1968.
102.....	1968.	154.....	1968.
103.....	1968, 1975.	160.....	1968.
104.....	1968, 1983, 1985.	161.....	1968, 2001.
112.....	1968.	162.....	1968.
114.....	1968, 1975.	170.....	1968.
130.....	1968.	172.....	1968.
131.....	1968.	185.....	1968.
132.....	1968.	186.....	1968, 1969.
133.....	1968.	187.....	1968, 1969, 2001.
140.....	1968, 1975, 2001.	188.....	1968.
141.....	1968, 1975.	189.....	1968.
		191.....	1969.

Med dette nummer følger:

Corrections to Nemedri (ending 5. November 1949).

Danmark.

1968. Danmark. Oplysninger om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1215 1949.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte vrage udtages af kortet af vedføjede årsager:

Omtrentlig plads		Navn, (Art)	Bemærkninger	Kort Nr.	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.				Nr.	År
Østersøen.						
54° 43',7	10° 46',2	Tysk minestryger.	Forg. efts.	185, 140, 142.	838	1945
54° 46',8	12° 29',5	Agerso (Dampsk.).	Forg. efters.	187, 188.	1423	1944
55° 07',2	12° 47',0	Karis (m/sejlskib).	Forg. efts.	187, 188.		
55° 09'	12° 44'	Marie (Fiskerkutter)	I flugt m. havbunden	187, 188.	371	1946
55° 14',9	14° 50',8	Eliezer (m/gl.).	I flugt m. havbunden	189.	1498	1943
54° 49',1	12° 42',7	Vrag.	Identisk m. Sefor.	187, 188.	1393	1946
54° 47',7	12° 42',8	Vrag.	Forg. efts.	187, 188.	1623	1944
54° 41',1	12° 32',9	T. S. 3.	Forg. efts.	186, 187, 188.	1364	1946
54° 38',7	12° 33',2	Lech (Polsk s/s).	Hævet.	186, 187, 188.	1831	1948
54° 35',7	12° 21',9	Vrag.	Forg. efts.	186, 187, 188.	388	1946
Sundet.						
56° 04',5	12° 34',9	Dana (m/sk).	I flugt m. havbunden	131, 130, 102, 100.	1475	1948
55° 59',8	12° 38',8	Pram.	— - —	131, 130.	1441	1947
54° 44',2	12° 38',9	Landgangsbåd.	Forg. efts.	133, 131, 130.	1442	1947
55° 37',1	12° 41',1	Luftfartøj.	Nedsprængt.	133, 132, 130.	650	1946
Smaalandsfarvandet.						
54° 51',8	12° 13',0	Johanne (m/sk).	I flugt m. havbunden	162, 187.	2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	Hedvig (m/s).	— - —	161, 140.	1069	1943
55° 02',5	11° 19',7	Amor (Galease).	— - —	160, 140.	1060	1946
55° 00',3	11° 19',5	Valborg (m/jagt).	— - —	160, 142, 140, 185.	1025	1943
Store-Bælt.						
55° 43',1	10° 47',2	Uvh.	Forg. efts.	141, 103, 140.	542	1944
55° 08',1	11° 02',0	Kaleva (s/s).	I flugt m. havbunden	143, 142, 140.	1682	1948
55° 06',3	11° 03',2	Uvh.	Forg. efts.	142, 140.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0	Assistent (m/gl.).	I flugt m. havbunden	142, 140.	1123	1943
54° 54',2	10° 51',7	Uvh.	Forg. efts.	142.	302	1946
54° 52',0	10° 56',8	Pram.	Ufarlig.	142.	547	1946
Farvandet Syd for Fyn.						
54° 57',0	10° 42',5	Marie (Jagt).	I flugt m. havbunden	172, 170.	1837	1940
55° 01',4	10° 13',9	Luftfartøj.	Forg. efts.	170, 152, 150, 185.	914	1944

Omtrentlig plads		Navn, (Art)	Bemærkninger	Kort Nr.	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.				Nr.	År

Lille-Bælt.

55° 33',3	9° 46',7	Uvh.	Forg. efts.	151, 150.	1378	1940
54° 49',8	9° 47',2	U-båd.	Hævet.	154, 152, 150, 185.	1383	1948

Kattegat.

56° 15',5	12° 15',7	Fiskerkutter.	Forg. efts.	102, 100.	765	1945
56° 03',6	11° 42',8	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter)	— - —	103, 102, 100.	1467	1943
56° 13'	11° 29'	Luftfartøj.	Ufarlig.	103, 102, 100.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	<i>Drejo</i> (Galease).	I flugt m. havbunden	103, 102.	1204	1943
56° 07'	11° 08'	Vrag.	Forg. efts.	103, 102, 100.	805	1945
55° 50 ¹ / ₂ '	10° 55'	Vrag.	Forg. efts.	103, 100.	837	1947
55° 48',5	10° 28',1	<i>Minde</i> (m/galease).	I flugt m. havbunden	112, 114, 103, 100.	1373	1942
55° 59',7	10° 46',0	<i>Odin</i> (m/kuf).	— - —	112, 103, 102, 100.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5	Vrag.	Forg. efts.	103, 102, 100.	903	1947
56° 45',2	10° 29',9	<i>Grethe</i> (m/galease).	Hævet.	102, 104, 100.	572	1947
56° 47',0	11° 10',5	Vrag.	Forg. efts.	102, 100.	440	1944
56° 47',2	11° 12',5	Vrag.	Forg. efts.	102.	2499	1945
56° 47',3	11° 10',0	<i>H. 203. Elna.</i> (Fiskerkutter)	I flugt m. havbunden	102, 100.	1529	1945
56° 53',0	10° 31',0	Vrag.	Forg. efts.	102.	1677	1944
57° 10',5	10° 47',0	<i>Emma Marie</i> (Kvase).	I flugt m. havbunden	101.	1868	1943
57° 12'	10° 44'	Luftfartøj.	Forg. efts.	101, 100.	411	1945
57° 15',2	10° 34',1	<i>Trio</i> (m/galease).	I flugt m. havbunden	101.	2527	1945
57° 25',1	10° 35',5	<i>Neukuhlr</i> (s/s).	— - —	101, 100.	1032	1949
57° 25',5	10° 33',7	<i>Gisela</i> (Tanklægtter)	— - —	101, 100.	1339	1949
57° 27',5	10° 46',2	Skfh.	Forg. efts.	101.	780	1941
57° 15',8	11° 15',5	Kutter (svensk).	I flugt m. havbunden	101, 100.	1034	1949

I. Østersøen.

1969. Danmark. Gedser fyr E. t. S. Oplysning om vrags plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/938 1946.

Rettet position. c. 54° 32',5 N. 12° 06',2 E.

Detaller. Vraget af s/s *Stockholm* ligger sunket på ovennævnte rettede position.

Kort Nr. 191, 186 og 187.

(Fyrdirektoratet, November 1949.)

1970. Sverige S.-kyst. Sandhammaren SE. Vrag.

Position. c. 55° 19',7 N. 14° 16',7 E.

Detaller. Vraget af bugserbåden *Herräng* rapporteres at være sunket på ovennævnte sted, 4,5 sm 140° fra Sandhammaren fyr.

(U. f. s. Nr. 46/2613. Stockholm 1948.)

(Se tillæg.)

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

1971. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige indsejling. Middelgrund lystønde midlertidigt inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1847 1949.

Position. 55° 01' (18") N. 10° 41' (01") E.

(Marineministeriet, 20. November 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1972. Danmark. Kattegat. Rute 48. Vrag.

Position. c. 56° 37' N. 12° 15' E., c. 1/2 sm S. for pkt. 3, rute 48.

Detaller. Vraget af motorskib *Sensy* rapporteres at være sunket på ovennævnte plads efter at være påsejlet.

(Lotsdirektøren, västra lotsdistriktet, Göteborg, 15. November 1949.)

1973. Danmark. Kattegat. Raageleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 23. November, 2. og 20. December 1949 samt 12. Januar 1950, hver dag Kl. 0900—1600.

Position. Raageleje: c. 56° 06',0 N. 12° 09',7 E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydning med kanon mod luftmål fra stranden c. 1250 m SW. for Raageleje.

Hovedskudretning: NW. Skudfeltet strækker sig 60° på hver side af hovedskudretningen og 3,7 sm ud fra skydepladsen. Sikkerhedshøjde: 4000 m.

(Sjællandske flyverafdeling, 15. November 1949.)

1974. (P). Danmark. Kattegat. Samsø E. Rute 28—rute 25 d. Spidstønder udlægges for minestrygning.

Positioner. a) 55° 52',1 N. 10° 52',4 E.

b) 55° 50',5 N. 10° 46',5 E.

Detaller. På hver af ovennævnte pladser a) og b) vil der til brug for minestrygningsfartøjer blive udlagt en rødmalet spidstønde.

Ann. Ovennævnte spidstønder er søfarten uvedkommende.

(Marineministeriet, 21. November 1949.)

1975. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyns Hoved N. Oplysning om vragsplads.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1854 1949.

Rettet position. 55° 39' 48" N. 10° 36' 42" E.

Detaller. Vraget af m/s *Casana* ligger på ovennævnte, beregnede plads.

Kort Nr. 114, 141, 103, 140, 150 og 100.

(Fyrdirektoratet, 1. November 1949.)

1976. Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Pier I. Havnearbejder iværksættes.

Position. Aarhus: c. 56° 09' N. 10° 13' E.

Detaller. I løbet af November eller December måned 1949 ventes bygningen af den ny Pier I påbegyndt.

Denne pier, der får en bredde af 93,5 m, udgår fra pladsen foran toldkamrets hovedindgang og strækker sig 150—220 m mod E. ud i det nuværende Bassin II. I „Den danske Havnelods“ findes pieren angivet med punkteret streg som værende under bygning, og der findes ligeledes angivelse af pierens kajnumre.

Under opførelsen af pieren vil arbejdsområdet være afmærket ved hjælp af en gramålet, keglestubformet fyrbåke, der opstilles på et pølestillads lige uden for pierens NE.-lige hjørne.

Arbejdet vil blive påbegyndt ved hjørnet mellem kajerne 25 og 27 og fortsætte ud mod hjørnet ved båken, herfra mod det næste hjørne og derfra ind mod hjørnet mellem kajerne 15 og 17, der vil blive sidst færdig.

Fyrbåken vil vise hvidt, rødt og grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s.

Flammens højde: 4,2 m.

Fyret vil lyse, som følger:

1. Grønt i pej. fra 90° til 290°.
2. Rødt i — - 290° - 20°.
3. Hvidt i — - 20° - 90°.

Fra det tidspunkt fyret tændes, må rammearbejdet regnes at være påbegyndt, og det trekantede areal mellem midtermolens hoved, fyrbåken og det nævnte hjørne mellem kaj 25 og 27 vil da være spærret for al arbejdet uvedkommende sejlads.

Førere af fartøjer, der kommer med varer til arbejdet, af uddybningsmateriel o. lign. skal indhente instrukser angående besejling af det afspærrede område hos entreprenøren for arbejdet.

Under opførelsen af pælestillaadset for fyrbåken vil dette være afmærket med en eller flere klare lanterner.

Endnu før fyrbåken er opstillet, vil opfyldningsarbejdet blive påbegyndt med udpumpning af en vold af sandfyld på langs ad og midt i Pier I, begyndende ved det gamle holværk foran toldkamret. Voldens ryg, lige i pierens midterlinie, ventes ikke at blive synlig over middelvandstands vandspejl, men vil ligge lige under dette.

Til afmærkning af denne sandvold vil ved voldens to E.-lige hjørner være udlagt to grønne netbøjer. Det firkantede område mellem disse to bøjer og enderne af den eksisterende kaj 25 vil være spærret for al sejlads.

Når fyrbåken sættes i drift, fjernes de to bøjer.

Når arbejdet med fjernelsen af den gamle Midtermole påbegyndes, vil der fremkomme meddelelse herom.

Publikationer. Havnelods, side 39 og 40.

(Havneingeniøren, Aarhus, 9. November 1949.)

1977. Danmark. Kattegat. Anholt W. Kæntret vrage.

Position. 1) c. 56° 38',8 N. 11° 17',5 E., pkt. 9, rute 36.

2) c. 56° 49' N. 11° 10',5 E., vragets sidst rapporterede plads.

Detaller. Motorskibet *Fri* er rapporteret at være kæntret c. 500 m E. for pkt. 9 i rute 36.

Vragets sidst rapporterede plads, den 19. November 1949 Kl. 0400, efter kæntringen, var som anført under position 2).

(Marineministeriet, 20. November 1949.)

1978. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskib SE. Vrag delvis nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1355 1949.

Position. c. 56° 49',7 N. 10° 53',3 E.

Detaller. Vraget af dampskibet *København* er nedsprængt til en dybde af 5 m over skroget.

Vragets fokkemast står imidlertid endnu og rager c. 8 m op over vandet.

(Fyrdirektoratet, 17. November 1949.)

1979. Danmark. Kattegat. Østre-Flak NW. Vrag nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1521 1949.

Position. 57° 00' (30") N. 10° 47' (58") E.

Detaller. Vraget af ministrygeren *K. 260* er nedsprængt til i flugt med havbunden.

Dybde 10 m. Vragafmærkningen vil blive inddraget.

Kort Nr. 101 og 100.

(Inspektionsskibet *Faros*, 12. November 1949.)

1980. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Vrag nedsprængt. Afmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/582 1949.

Position. c. 57° 11',1 N. 10° 46',5 E.

Detaller. Vraget af s/s *Tübingen* er blevet nedsprængt til i flugt med havbunden. Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 101 og 100.

(Marineministeriet, 15. November 1949.)

1981. Danmark. Kattegat. Læso E. Flyndergrund E. Vragvager inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1938 1949.*Position.* c. 57° 15',8 N. 11° 15',5 E.*Detaller.* Vragvageren med 2 grønne flag, der var udlagt ved det på ovennævnte plads sunkne vrag af kutteren *Edor*, er inddraget. Vraget er nedsprængt til i flugt med havbunden.*Kort* Nr. 101 og 100.

(Fyrdirektoratet, 17. November 1949.)

1982. Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 21.—26. November 1949, hver dag Kl. 0800—1700.*Position.* c. 56° 40',8 N. 12° 41',1 E.*Detaller.* I ovennævnte tid foretages skydeøvelser fra Ringenäs, c. 6 sm W. for Halmstad. Der skydes ud over søen mod luftslæbemål samt slæbemål på søen.

Fareområdet under skydningerne er en sektor med spidsen i skydepladsen og begrænset mod NW. og S. af linier, der fra skydepladsen går i retning henholdsvis 304° og 192° indtil en afstand af 11 sm fra denne.

(U. f. s. Nr. 46/2660. Stockholm 1949.)

1983. Danmark. Limfjorden. Logstor Bredning. Livo N. Oplysning om vrags plads. Vragvager inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1894 1949.*Rettet position.* 56° 55' 54" N. 9° 05' 22" E.*Detaller.* Vraget af det N. for Livo sunkne luftfartøj ligger på ovennævnte, beregnede plads. Vragvageren ved vraget er inddraget.*Kort* Nr. 104.

(Fyrdirektoratet, 31. Oktober og 22. November 1949.)

1984. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Ledeværker belyst.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1895 1949.*Position.* Oddesundbroen: c. 56° 35' N. 8° 34' E.*Detaller.* Efter inddragningen af det gamle strømretningssignal på Oddesundbroens NE. lige ledeværk den 20. November 1949 vil fremtidigt begge ledeværker være afmærket med afskærmet hvidt lys, der er anbragt således, at ledeværkernes yderste hjørner (fjernet fra broen) er belyst.*Publikationer.* Danske Lods II, side 51. Fyrfort. Nr. 103 C.

(Ministeriet for offentlige Arbejder, 15. November 1949.)

1985. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærke flyttet.*Ny position.* 56° 42' (33") N. 8° 13' (42") E.*Detaller.* Tyborøn Kanal N. røde stage med 1 opadvendt kost, der var udlagt 400 m NNE. for Høfde 62 ved Tyborøn, er flyttet c. 250 m i S.-lig retning til ovennævnte, nye position.*Kort* Nr. 104.*Publikationer.* Søm.fort. side 23, Nr. 13.

(Marinemisteriet, 20. November 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1986. Nordsøen. Humber—Elben rute. P. 11 fyrskib genudlagt. [Reservefyrskib inddraget.]***Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1406 1949 udgår.*Position.* 54° 16' 00" N. 7° 11' 30" E.*Detaller.* P. 11 ordinære fyrskib (Reserve Aussonjade fyrskib) er atter udlagt på plads. Reservefyrskibet er inddraget.

(N. f. S. Nr. 45/3309. Hamburg 1949.)

1987. (T). Nordsøen. Humber—Elben rute. P. 15 fyrskib midlertidigt ombyttet med reservefyrskib. Fyrkarakter midlertidigt forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1407 1949.

Position. 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.

Detaller. P. 15. ordinære fyrskib (Amrumbank fyrskib) er midlertidigt ombyttet med reservefyrskib (Ausseneider fyrskib).

Reservefyrskibet, der er et rødmalet, tremastet skib, hvis sider er mærket *P. 15*, som har 1 ballon på fokkemastens top, fyrlynternen på stormasten og skorsten agten for stormasten, viser hvidt lys med gruppe-formørkelser, to-formørkelser hver 15^s., lys 3^s., mørke 1^s., lys 10^s., mørke 1^s.

Luft- og undervandstågesignaler er uforandret.

(N. f. S. Nr. 45/3310. Hamburg 1949.)

1988. Danmark. Jylland W.-kyst. Torsminde Sluse W. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/1140 1949.

Position. 56° 22',2 N. 8° 02',1 E., c. 2,8 sm 268° fra Torsminde Sluse.

Detaller. Vraglystønden og vragvageren ved vrage af *s/s Edm. Hugo Stinnes* er indtil videre ikke udlagt.

Kort Nr. 93.

(Fyrdirektoratet, November 1949.)

1989. Danmark. Hvide Sande S. Vrage fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/830 1944.

Position. c. 55° 59',7 N. 8° 07' E., c. 600 m S. for indløbet til Hvide Sande.

Detaller. Vrage af fiskerkutteren *Katrine*, der var sunket på ovennævnte plads, er fjernet.

(Fyrdirektoratet, 15. November 1949.)

1990. Danmark. Horns Rev. Oplysning om sømærkes plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1863 1949.

Rettel position. 55° 31' 13" N. 7° 52' 52" E.

Detaller. Munk røde spidstønde med 3 opadvendte koste ligger på ovennævnte, beregnede plads.

Kort Nr. 94, 93 og 91.

(Fyrdirektoratet, 3. November 1949.)

1991. Holland. Hoek van Holland. Oplysning om sømærkes plads.

Rettel position. 51° 59' 16" N. 4° 03' 42" E.

Detaller. Den rødmalede spidstønde „Nr. 1“ med radarreflektor er udlagt på ovennævnte plads.

(B. a. Z. Nr. 291/4080. 's-Gravenhage 1949.)

1992. England E.-kyst. Thomsen indløb. Great Nore. Oplysninger om vrage. Vraglystønde inddraget.

Positioner. a) 51° 28' 58" N. 0° 49' 45" E.

b) 51° 29' 01" N. 0° 49' 41" E.

c) 51° 29' 02" N. 0° 49' 36" E.

Detaller. 1. Mindste dybde over vrage, hvorfra en mast ragede op over vandet på position a), er nu 9,1 m.
2. Mindste dybde over vrage på position b) er forøget fra 7,0 m til 9,1 m.
3. Mindste dybde over vrage på position c) er forøget fra 1,3 m til 9,1 m.
4. Lystønden, der var udlagt c. 0,07 sm S. for vrage på position a), er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2377. London 1949.)

1993. England E.-kyst. Thomsen indsejling. Whitaker Channel. Vragtønde udlagt.

Position. Vragets plads: c. 51° 41' 40" N. 1° 08' 00" E.

Detaller. En grønmalet spidstønde er udlagt tæt SE. for det på ovennævnte plads sunkne vrage, over hvilket mindste dybde er 2,7 m.

(N. t. M. Nr. 2352. London 1949.)

1994. England E.-kyst. Themsen indløb. East Swin. Oplysning om dybde over vrage. Vraglystønde inddraget.

Rettet position. 51° 42' 56" N. 1° 22' 57" E., vragets plads.

Detaller. 1. Mindste dybde over vraget, der tidligere i kortet var angivet at ligge tæt SW. for ovennævnte, rettede position, og fra hvilket en mast ragede op over vandet, er nu 13,1 m.

2. Lystønden, der var udlagt tæt NW. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2376. London 1940.)

1995. England E.-kyst. Themsen munding. Wallet. Undervandshindring.

Position. 51° 48' 33" N. 1° 22' 39" E.

Detaller. På ovennævnte plads findes en undervandshindring, over hvilken mindste dybde er 6,1 m.

(N. t. M. Nr. 2387. London 1949.)

1996. England E.-kyst. Outer Dowsing Channel—Hewett Ridges. Oplysninger om vrage.

1. *Position.* c. 52° 54' 00" N. 2° 03' 00" E.

Detaller. Det i kortet på ovennævnte plads angivne vrage findes ikke.

2. *Position.* 53° 17' 37" N. 1° 06' 37" E.

Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 11,0 m til 14,3 m.

3. *Position.* 53° 19' 26" N. 1° 00' 14" E.

Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er forøget fra 11,0 m til 14,0 m.

4. *Position.* 52° 59' 46" N. 1° 11' 05" E.

Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er nu 13,4 m. Lystønden, der var udlagt tæt N. for vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2380. London 1949.)

1997. England E.-kyst. Seaham havn E. Oplysninger om vrage.

1. *Position.* c. 54° 50' 00" N. 1° 12' 30" W.

Detaller. Det på ovennævnte plads i kortet angivne vrage, over hvilket mindste dybde var 11,0 m, findes ikke.

2. *Position.* 54° 49' 42" N. 1° 09' 17" W.

Detaller. På ovennævnte plads findes et vrage, der ikke er farligt for sejladsen.

(N. t. M. Nr. 2355. London 1949.)

(So tillæg.)

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

1998. Irland E.-kyst. Blackwater Bank E. Fyrskib udlagt.

Position. 52° 25' 51" N. 6° 05' 06" W.

Detaller. Blackwater fyrskib, der er sortmalet, har 2 master, og viser hvidt et-blink hver 15^s, er udlagt på ovennævnte plads. Flammens højde: 11,6 m. Synsvidde: 11 sm.

Fra fyrskibet afgives tågesignal med diafon: To-toner hvert 1^m. I tilfælde af, at diafonen er i uorden, afgives et lignende signal med tågehorn.

(N. t. M. Nr. 2384. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1999. (P). Danmark. Regler for anvendelse af frekvens ved korrespondance mellem nordiske skibe og nordiske kystradiostationer.

Tidspunkt. Fra 1. Januar 1950.

Detaller. Mellem de nordiske telegrafadministrationer er der truffet aftale om, at kalden på 500 kc/s fra nordiske skibe, ved korrespondance med nordiske (danske, norske, svenske, finske og islandske) kystradiostationer fra den 1. Januar 1950 at regne vil blive besvaret med anvendelse af den den enkelte kystradiostation tildelte *arbejdsfrekvens*.

Publikationer. Danske Lods I, side 103.

(Ministeriet for handel, industri og søfart, 17. November 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

*Korts eller
bogs Nr.* *England:*

T Supplement No. 8 to China Sea Pilot, Vol. II.

Tillæg.

I. Østersøen.

2000. (S). Polen. Putziger Wick. Putziger Deepke. Afmærkning inddraget for vinteren.

Position. c. 54° 39' N. 18° 30' E.

Detaller. Tønderne, der afmærker Deepke sejløb, samt tønderne BEKA S, BEKA E og RZUCEWO E, er inddraget for vinteren.

(N. t. M. Nr. 14/164, Gdynia 1949.)

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

2001. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Stærkstrømsluftledning etableret.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1841 1949 udgår.

Position. 55° 00' (03") N. 11° 53' (12") E.

Detaller. Arbejdet med opsætningen af stærkstrømsluftledninger over Masnedsund fra W.-siden af Masnedøværket er tilendebragt. Den frie højde under luftledningerne er mindst 36 m.

Kort Nr. 161, 140 og 187.

Publikationer. Danske Lods III, side 225 og 226. Havnelods, side 212.

(Sydsjællands marinedistrikt, 10. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2002. Norge. Oslofjorden. Dramsfjorden. Svelvik. Fyr forandret.

Position. Knivsvik fyr: c. $59^{\circ} 35',4$ N. $10^{\circ} 26',7$ E., på Dramsfjordens E.-side.

Detaller. Knivsvik fyr viser nu hvidt, rødt og grønt et-blink hver 4^s , blink 1^s , mørke 3^s . I øvrigt er fyret uforandret.

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2003. Norge. Kjølnes fyr. Tågesignal oprettet.

Position. c. $70^{\circ} 51',1$ N. $29^{\circ} 14',6$ E.

Detaller. Ved Kjølnes fyr er oprettet et tågesignal med nautofon, med hvilken der gives 1 dyb og 1 høj tone hver 30^s , dyb tone (150 c/s) 3^s , høj tone (300 c/s) 3^s , pause 24^s .

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1949.)

2004. Norge. Sletnes fyr. Tågesignal forandret.

Position. c. $71^{\circ} 05',3$ N. $28^{\circ} 13',5$ E.

Detaller. Ved Sletnes fyr gives tågesignal nu, som følger: To gange 1 dyb og 1 høj tone hvert 1^m , dyb tone (150 c/s) 3^s , høj tone (300 c/s) 3^s , pause 6^s , dyb tone 3^s , høj tone 3^s , pause 42^s .

Anm. Dyb og høj tone kan på grund af atmosfæriske forhold have forskellig hørevidde; det kan derfor forekomme, at kun den ene tone høres.

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1949.)

2005. Norge. Magerøya. Helnes fyr. Tågesignal oprettet.

Position. c. $71^{\circ} 03',7$ N. $26^{\circ} 13',7$ E.

Detaller. Ved Helnes fyr er oprettet et tågesignal med nautofon, med hvilken der gives 1 dyb og 1 høj tone hver 30^s , dyb tone (150 c/s) 3^s , høj tone (300 c/s) 3^s , pause 24^s .

(K. f. F. Nr. 10. Oslo 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 45, dated 5th November, 1949.

(Last Corrections : Weekly Edition No. 44, dated 29th October, 1949.)

VOLUME I.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1576	43	KOLOBRZEG Approach. Position (i). <i>Add to</i> description of "KOL 1" Buoy :— <i>Bell (Qk.-Fl.)</i>

VOLUME II.

NIL.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



*Tegn Geres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9516

-en a' de Gamle



eller

HOF

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Speditlou
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
-	Skjold Andersen	
-	Københavns Stevedore Comp.	
-	Jullus Nielsens Stevedoreforretning A/S	
Løgstør	S. Chr. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Løngelniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Registertonningen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesensets Bolværk (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 Havnevesensets 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. Kulpelsbro-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 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget 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. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus 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 (Burmeister & 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

ESBJE

Dybder ved daglig højvande: I det 200 m brede uddybede løb over Grådybsbarren er der i fuld bredde 7,5 m og i fyrinien 3,0 m, i dokhavnen 6,0 m og på 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 fløjetønder og flere fyrinier. — Havneafgifter (pr. reg.-ton): Indenbys 20 ore, udenbys 25 ore. — Ingen lodstvang. Lodspenge efter dybtgående og drægtighed. Der er sommer- og vintertakst. — Bugsering med Svitzer's bugserbåd. Takst i h. t. nærmere aftale. — Ballast- og vandafgifter: Ballastafgift 4 ore pr. ton af fartojets fulde nettodrægtighed. Vand til skibs- og maskinbrug 150 ore pr. m³, til ballastbrug 80 ore 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 samt 2 mobile benzín-elektriske korekraner med henholdsvis 3 og 4 t løfteevne, jernbanespor ved alle kajer. Moderno fiskerihavn med overdækkede ladeperroner og en stor auktionshal liggende lige ved kajen. Specielle bassiner for lyttefado. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for fartojer på indtil 500 tons d.w. I byen flere maskinværksteder. Frilager ved toldboden.

HELSING

Dybden i Indløbet og største Del af 8dr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrøve 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 »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. Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 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 16 Øre for Indg., 16 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. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektrifletet, for Skibe indtil 400 R.T.

NYBO

Bende 7,5 m. Ca. 1000 lsb. 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 Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodstafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kethallingeplade, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderno Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

RUDKJØBI

Indsejlingsløbet Nord for 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, 30 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 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 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

DANSK SØFARTS TIDENDE

Organ for Danmarks skibsfart

GRUNDLAGT 1893

Nummer 48

FREDAG DEN 9. DECEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

U.S.A. OG HANDELSFLÅDERNE

De stadig stigende vanskeligheder, som U.S.A. er stillet overfor under anstrengelserne for at vedligeholde sin i fredstider altfor store handelsflåde, giver sig mangehånde udslag i denne tid. Således kræver de amerikanske redere større og større subsidier, bl. a. også til den hidtil ikke subsidierede trampflåde, fordi det høje amerikanske omkostningsniveau og vel også i nogen grad manglende shippingfering får dem til at sakke agterud i konkurrencen med andre søfartsnationer.

Den famøse 50 pct.-transportklausul i Marshall-loven må vel også ses som et forsøg på at værne egen skibsfart mod en overlegen konkurrence og rimer forøvrigt dårligt sammen med de ihærdige amerikanske opfordringer til Europa om at tjene flere dollars, al den stund den forhindrer de europæiske nationer i at konkurrere med amerikanerne på et felt, hvor de virkelig kunne gøre det, nemlig på skibsfartens område. Men her synes amerikanerne ikke at være til at rokke. Tværtimod står de meget stejlt på deres ret til at transportere de 50 pct. af Marshall-varerne, og netop i disse dage har repræsentanter for flere Marshall-lande, deriblandt Danmark, været samlet til møde med amerikanske repræsentanter i Washington for at drøfte dette problem, idet amerikanerne hævder, at disse lande ikke har overholdt 50 pct.-reglen. Fra dansk side føres forhandlingerne af afdelingschef i søfartsministeriet, Ove Nielsen, og den økonomiske rådgiver ved den danske ambassade i Washington Gunnar Seidenfaden.

E.C.A. erklærede i oktober, at disse lande havde krænket bestemmelserne i hjælpeloven og krævede refundering af for lidt betalte transportudgifter for ialt 48,395 tons varer, eller ialt ca. 10 millioner dollars, tal, der forøvrigt nu er steget til 150,000 ts. varer og ca. 30 mill. dollars. Samtidig bestred man fra amerikansk side den europæiske fortolkning af 50 pct.-reglen, hvorefter man regnede med samtlige til Marshall-landene leverede ladninger som udgørende et hele, hvorimod amerikanerne holdt på, at det var 50 pct. af leverancerne til hvert enkelt land, der faldt ind under reglen. Nogen afgørelse på spørgsmålet er der, i hvert fald ikke officielt, truffet endnu.

Et af de kraftigste argumenter, der fra amerikansk side fremsføres til fordel for kravet om en stor national handelsflåde, er som bekendt hensynet til landets forsvar, idet man, og med rette, henviser til den overordentlig store rolle, handelsflåden vil komme til at spille i en kommende krig, som den har gjort det i de foregående. Efter skabelsen af Atlantpagten er forsvaret for Amerika jo imidlertid ikke længere et isoleret amerikansk problem, men angår alle pagtdeltagerne, hvis handelsflåder eo ipso også må være af livsvigtig betydning for det samlede forsvar for Atlantunionens lande. At U.S.A. er klar over det, fremgår klart og tydeligt af det møde, der i disse dage ligeledes afholdes i Washington mellem en række søfartsnationer, deriblandt Danmark med en koordinering af disse landes handelsflåder i krigstilfælde som mål. Derfor forstår man ikke rigtigt, hvorfor U.S.A., dette frihedens forjættede

land, ikke søger at støtte disse Atlantlandes handelsflåder, der i givet tilfælde også vil være det selv til så stor nytte.

Norges Handels- og Søfartstidende skriver i en ledende artikel d. 25. november om dette problem: »Forsvaret af Vesteuropa og Amerika skal nu samarbejdes. Det vil da blive naturligt at samordne både marinerne og handelsflåderne, men i så tilfælde bliver det jo ligegyldigt om skibet sejler under norsk, engelsk eller amerikansk (eller dansk) flag. Det vil i alle tilfælde blive sat ind i forsvaret af Atlanterhavsmagterne.

Da Norge (og altså også Danmark) gik ind i Atlantpagten, er det givet, at dets handelsflåde vil blive stillet til disposition for de pagten tilsluttede stater i tilfælde af krig. Ja, selv om landet skulle blive okkuperet, er det klart, at den del af flåden, der er fri, og i det hele taget kan slutte sig til Vestmagterne, vil gøre det.

For at gavne den store helhed, ville det da ikke være bedre, om amerikanerne i stedet for at subsidiere egne skibe lod de nationer, der har vist sig særlig godt egnede til at drive skibsfart både i krig og fred, udbygge deres flåder mest muligt? Ville dette ikke være mere i overensstemmelse med frihedsånden og de rationalistiske principer, som amerikanerne selv er så ivrige forkæmpere for?»

Der er ingen tvivl om, at man også fra dansk side vil kunne underskrive disse norske betragtninger.

DØDSFALD

Fredag den 2. december afgik generalkonsul *Holger Adolph* ved døden uden forudgående sygdom.

Generalkonsul Adolph, der var født d. 19. juni 1879 i København som søn af etatsråd Fr. Adolph, indtrådte i 1905 i firmaet Fr. Th. Adolphs Enke og udnævntes i 1907 til firmaets direktør. I 1914 udnævntes han til generalkonsul for Chile. Fra 1911 til sin død var han medlem af Sø- og Handelsretten i København. Generalkonsul Adolph var endvidere medlem af bestyrelsen for dampskibsselskabet Dannebrog.

»VORE SØFARTSMUSEER«

Dansk Dampskibsrederiforening havde forleden dag indbudt sine medlemmer og en række gæster fra administrationen og de søfarten nærtstående erhverv til en meget interessant foredragsaften om »vore søfartsmuseer« med direktøren for Sjöhistoriska Museet i Stockholm, Gerhardt Albe, som taler.

Rederiforeningens formand, skibsreder Chr. Harhoff bød velkommen og specielt naturligvis til direktør Albe, hvis foredrag holdt tilhørerne fangne gennem næsten to timer. Han fremhævede i sit foredrag alle de interesser — nationale, historiske, økonomiske og mange flere — som må anskueliggøres i et søfartsmuseum, hvis det skal have den betydning, det bør have for at vække nationens interesse for det vigtige erhverv, som søfarten er.

Direktør Albe omtalte endvidere, at man i Sverige i de senere år har indført en bestemmelse i

skattelovgivningen om, at erhvervsvirksomheder kan afskrive donationer, som gives til kulturelle og almennyttige formål indenfor deres erhvervs interesser, forudsat at disse gaver er på mindst 10,000 kr. og højst udgør 10 pct. af giverens årsoverskud.

På grundlag af denne bestemmelse har en lang række svenske rederier i de senere år støttet søfartsmuseerne med beløb, som rundt regnet svarer til 50 øre pr. brutto-registerton.

Herved var det blevet muligt for museerne ikke blot at indsamle, konservere og udstille alle dertil fortjente minder om svensk søfart i svundne tider, men tillige at drive en intensiv forsknings- og publikations-virksomhed. Et af formålene hermed var at få offentligheden til at forstå, hvilken enorm betydning søfarten har for landets kulturelle og økonomiske trivsel — en betydning, som ganske vist erkendes under krig og blokade, men alt for let glemmes i fredstid.

Det ville utvivlsomt være såre gavnligt, om man kunne få en lignende bestemmelse indført her i landet, til gavn ikke alene for Kronborgmuseet men også for det af de fleste ganske ukendte Marine-museum, der jo bl. a. omfatter flådens enestående modelsamling, således at dette museum i en forhåbentlig ikke altfor fjern fremtid kan blive installeret i omgivelser, der er det værdigt. I øjeblikket ligger disse uvurderlige skatte stuvet af vejen forskellige steder under dårlige forhold, og det er unægtelig lidt beskæmmende, at Danmark, vel nok ene af alle søfarende nationer, ikke mener at have råd til at skabe et værdigt museum for orlogsflådens minder.

NYT FRA D. F. D. S.

UNDER D.F.D.S.'s motorskib *Samos* anløb af Piræus har kongen og dronningen af Grækenland med følge og enkelte andre indbudte deltaget i en lunch ombord.

Samos er et af de nye skibe, hvormed ruten på Levanten besjles.

EN DRAMATISK BJERGNING

I den hårde storm, der rasede over Vesterhavet i slutningen af forrige uge sprang den engelske damper, s.s. *Spero* af Newcastle læk og udsendte nødsignaler. Redningsdamperen *F. V. Mortensen* afgik fra Esbjerg søndag aften og nåede ud til den nødstedte damper, hvis besætning blev taget om bord og bragt til Esbjerg.

Redningsdamperen søgte at komme i forbindelse med *Spero*, så man kunne få en slæber om bord i havaristen, men forsøget mislykkedes. Man måtte derfor koncentrere arbejdet om redningen af den 24 mand store besætning, der var meget forkomne af opholdet på den drivende damper. Hele besætningen gik i *Spero's* redningsbåde og blev i god behold taget om bord i *F. V. Mortensen*.

S.s. *Spero* sank imidlertid ikke og blev senere fundet af fiskekutteren *Vestland* af Esbjerg, der trods høj sø fik sat en wire om bord i skibet og begyndte at slæbe det til Esbjerg, hvortil det ankom d. 7. ds. under bugsering af Svitser's *Garm*.

EN USÆDVANLIG SAG

Sø- og Handelsretten har behandlet en forsikrings-sag, der ikke findes omtalt i nogen lovparagraf, og retten fandt bl. a., at man, når det drejer sig om tiden for forsikringsbegivenhedens indtræden, ikke bør være betænkelig ved at medtage tilfælde af »værende i god tro« i forsikringsreglerne.

Sagen angik dampskibsselskabet »Progress«s under krigen forliste damper *Elisabeth*, der om mor-

genen den 9. april 1940 i Tyne havde påbegyndt indladningen af koks til København. Den 11. april var man færdig, men samme dag beslaglagde de engelske myndigheder ladningen, ligesom skibet selv blev beslaglagt nogle dage senere. »Progress« krævede nu 120,332 kr. i erstatning hos Dansk Krigs-Søforsikring for varer, hvor man havde tegnet fragtforsikring. Dansk Krigs Søforsikring hævdede, at forsikringsbegivenheden, besættelsen, var indtrådt, da indladningen påbegyndtes, hvorfor forsikringen måtte bortfalde. »Progress« mente, at det først skete den 11. april ved beslaglæggelsen. *Elisabeth's* kaptajn, der omkom under krigen, havde iøvrigt intet kendt til besættelsen ved indladningens begyndelse.

Sø- og Handelsretten dømte Krigs-Søforsikringen til at betale den krævede erstatning og bemærkede i sine domspræmisses, at en situation som den foreliggende ikke fandtes omtalt i forsikringspolice eller i søforsikringskonventionen. Retten lagde vægt på, at Konventionens § 205 lader assurandørens ansvar løbe fra en disposition fra kaptajnens side, nemlig fra påbegyndelsen af indladningen og efter rettens skøn var der ikke stillet tilfredsstillende beskyttelse af forsikredes interesser, såfremt forsikringen skulle bortfalde, fordi det senere oplyses, at forsikringsbegivenheden var indtrådt, skønt kaptajnen havde været i god tro. Set fra et forsikrings-teknisk synspunkt burde man ikke være betænkelig ved at medtage disse tilfælde af god tro under forsikringen.

Kaptajnen kunne ikke, bortset fra om han overhovedet kendte besættelsen, vide, hvilke konsekvenser den skulle få for rejsens gennemførelse.

Krigs-Søforsikringen skal endvidere betale sagens omkostninger med 5000 kr.

RADIOTJENESTEN

Repræsentanter for radiotelegraforganisationerne i Danmark, Norge, Finland og Sverige har været samlet til møde i Stockholm, hvor man vedtog følgende resolution:

Belært af de senere års erfaring er mødet vedvarende af den faste overbevisning, at en personlig radiovagt af uddannede radiotelegrafister i alle døgnets timer er den bedste garanti for, at radioens betydning i sikkerhedstjenesten til søs kan udnyttes fuldt ud.

Sikkerhedskonferencen i London 1948 anerkendte delvis dette ved at knæsatte princippet om en personlig radiovagt på mindst 8 timer daglig i et stort antal skibe, nemlig alle fragtskibe over 1,600 br.reg.ts.

I betragtning af den overordentlige interesse, der fra alle søfarendes side knytter sig til radio i forbindelse med sikkerheden for menneskeliv på søen, må mødet så kraftigt som muligt henstille til de nordiske landes regeringer, at sikkerhedskonventionen af 1948 snarest muligt ratificeres, og at der indføres bestemmelser, der sikrer den personlige radiovagt i mindst 8 timer daglig i ethvert fragtskib over 1,600 br.reg.ts.

DEN TYSKE SKIBSBYGNING

Den tyske skibsbygningsindustri står nogenlunde vel rustet til at møde de øgede krav, der vil blive stillet til den efter den nye aftale med de vestlige okkupationsmagter, idet den til bygning af oceangående skibe råder over 10 værfter med tilsammen 20.000 arbejdere. Byggekapaleten beregnes at være 120.000 br. tons om året, hvorved det skulle blive muligt også at bygge for udenlandsk regning, hvad Tyskland efter den nye aftale har fået ret til.

Man venter i tyske værftskredse, at eventuelle

UGENS FRAGTBERETNING

Udviklingen på de oversøiske markeder er stadig præget af den ringe tilgang på nye laster. På enkelte markeder har efterspørgslen ganske vist været noget bedre, men i det store og hele er den disponible tonnage tilstrækkelig til at dække det forhåndenværende behov. I transatlantisk fart er markedet stadig præget af manglen på kul til export. Nogle få både er sluttet for kul fra Northern Range til Sverige til rater omkring sv. kr. 22, men hverken franske eller italienske befragtere har kunnet gøre noget. Korn fra Northern Range til Danmark sluttedes til 42/6d. for 9,000 tonner. Sukkerafskibningerne fra Vestindien til Europa er helt indstillet i øjeblikket, og der ventes ikke at blive noget at gøre på dette marked, førend den ny høst kommer frem. Fra Golfen er ladningsudbuddet også ringe. Fosfat fra Tampa til Rotterdam/Hamburg er sluttet for stor tonnage til 31/9d., og for korn fra Golfen til Triest er betalt \$6.50 for spot tonnage, hvorimod senere båd kun fik \$5.75.

River Plate markedet viser fortsat nogenlunde god efterspørgsel, og de mange både, der er sluttet de sidste uger, har medført en vis knaphed på tidlig tonnage, der derfor betales med ikke helt dårlige rater. For garanteret decbr. tonnage kan der i øjeblikket gøres 42/6d., måske mere, basis 62 cbft. fra Rosario completing Buenos Aires eller Montevideo til Antwerpen/Hamburg Range. For senere positioner er indikationerne noget lavere. Korn fra Plate til Japan er sluttet igen til 60/-. Fra Brasilien er sluttet flere skibe for malm til USNH. til rater omkring \$4.75.

Salpeter fra Chile til Alexandria eller Vestitalien har fået yderligere tonnage til 60/-. Sukker fra Peru til USNH. sluttedes for 7,200 tonner til \$10.50.

Fra Nordpacific fortsætter efterspørgslen efter tonnage for intercoastal lumber. For liberty størrelse betales \$70.000 for lastning fra febr. til ult. marts, og andre størrelser er betalt i forhold hertil. Korn fra British Columbia til UK. sluttedes til den

lavere rate af 55/6d. For lumber til Australien indikeres \$75.000 lumpsum fio. for liberty størrelse. Hvede Vancouver/Malaya sluttedes til 57/6d.

Østens markeder er stadig magre. Ammonia sulphate fra Korea til Madras/Calcutta sluttedes til 36/- for prompt tonnage. Fra Indien er sluttet manganmalm fra Vizagapatam til USNH. til \$6, salt fra Mangagoa til Japan er sluttet til 37/6d.

Fra Australien er sluttet yderligere tonnage for hvede i sække til Indien til 50/-, og for løs hvede ex-silo betales 45/-. For løs hvede Newcastle eller Sydney til Japan er betalt 40/-, og for en parcel på 4,500 ts. byg Sydaustralien/Antwerpen eller Rotterdam betales 60/-. Havre fra Sydaustralien til Antwerpen/Rotterdam betales med 72/6d.

Fra Sydafrika sluttedes kul Lourenco Marques/Melbourne til 42/-, og Durban/Lissabon betales med 35/-, fri losning.

På Middelhavsmarkederne er der stadig god efterspørgsel. Af ugens slutninger kan nævnes: Tunis/Danmark, 8,700 ts. byg 26/6d., Bona/U.K., flere skibe på omkring 9,000 ts. for jernmalm til 21/6d., Morphou Bay/Hamburg, 9,000 ts. pyrites til 26/-, Casablanca/U.K., 9,000 ts. fosfat til 21/-. Fra Sortehavet er sluttet yderligere tonnage for britisk regning til UK. til 32/6d. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 30/-.

I vore hjemlige farvande er tendensen noget roligere i kul- og koksarten på grund af stemvanskeligheder. 2,500 ts. kul ECUK./god dansk havn sluttedes til 19/- for prompt lastning. Fra Emden/Weser er der meget betydelig efterspørgsel for svensk regning, og særlig til de nordlige svenske Østersøhavne kan der opnås gode råter. For indtil 7,000 ts. koks Weser/Gäfle bydes 20 sv. kr. Trælastraterne ligger bedre. Polen/ECUK. sluttede 600 stds. båd til 106/6d., 1,800 fthms. props Stettin/ECUK. betales med 92/6d., og 850 stds. båd Sydsverige/ECUK. fik 112/6d. basis London.

udenlandske ordrer vil koncentrere sig om skibe på ca. 3500—4000 br. reg. tons. At dømmen efter de forespørgsler, som allerede er indgået, ventes især ordrer fra de skandinaviske lande, Sydafrika og det nære Østen.

Et andet spørgsmål, der optager tyske skibsbygningskredse, er problemet om finansieringen af det nye byggeprogram, idet det endnu er uklart, hvor pengene skal komme fra. Foreløbig er der stillet 80 mill. mark. Marshall-midler til rådighed, og der føres endvidere forhandlinger om at investere 150 mill. mark i den vesttyske skibsbygningsindustri.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To danske sømænd arresteret i Gdynia

Det danske udenrigsministerium har fået meddelelse om, at to danske sømænd, Jens Gustav Storch og Jørgen Eiler Schmidt, begge København, er blevet arresteret af det polske politi i Gdynia.

De to sømænd var forhyret med De forenede Kulimportørers s.s. *Concordia*, der først i november anløb Gdynia. Det er oplyst, at de to sømænds brøde består i forsøg på at smugle en polsk person ombord i *Concordia*, da skibet skulle forlade Gdynia. Deres sag undersøges nu af politimyndighederne i Gdynia, der afgør, om sømændene skal stilles for en domstol. Det danske udenrigsministerium følger fortsat sagen.

Skibsregisteret

S.s. *Kirsten Skou* af København, (OXTU), er udslettet som solgt til udlandet.

S.s. *Mercur* af Esbjerg, (OUIZ), er udslettet som solgt til udlandet.

Rederiaktieselskabet Codan i likvidation, Svendborg. Landsretssagfører Aage Ludvig Holberg Elmquist, Svendborg, er af ministeriet for handel, industri og søfart beskikket til medlikvidator.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Louisiana* af København, (OYXC), er nu henholdsvis 6,569 og 3,956 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Nordfarer* af København, (OXDE), er nu henholdsvis 4,661 og 2,696 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Laura Mærsk* af København, (OYZO), er nu henholdsvis 6,599 og 3,876 tons.

Brutto- og nettotonnagen for s.s. *Blekinge* af København, (OWGY), er nu henholdsvis 2,779 og 1,467 tons.

Brutto- og nettotonnagen for m.s. *Nordkap* af København, (OXYE), er nu henholdsvis 4,642 og 2,682 tons.

Fra svenske værfter

Afløseringer. D. 8. nov. afleverede Sölvesborg Varvs & Rederi AB et 2,300 tons d.w. lastmotorskib *Arnarfell* til Samband Islenske Samvinnufjelaga, Reykjavik. Skibet er forsynet med en 5-cyl., direkte omstyrbar Atlas dieselmotor, type M 55 T, 1,600 EHK. Farten er 13 knob på fuld last.

Sosætning. D. 21. nov. søsattes ved Kockums varv, Malmö, et 16,300 tons d.w. tankmotorskib *H. Westfal-Larsen*, der er under bygning til A/S Westfal-Larsen & Co., Bergen. Skibet skal forsynes med en 2-takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.000 AHK. Farten skal være 15 knob.

Norske frihavnsplaner

I samarbejde med svenskerne er der god, naturlig basis for en frihavn eller transithavn i Trondheimsfjorden, udtaler formanden i frihavnskomiteen af 1949, direktør Anders Frihagen, til *Arbejderbladet*. En sådan frihavn ville blive et vigtigt skridt i retning af friere handel mellem de skandinaviske lande og forøget oversøisk transittrafik til og fra Sverige. Men hvis vi skal anlægge en så-

dan havn, må svenskerne medvirke til, at der ikke bliver gjort noget for at trække den naturlige gennemgangshandel bort fra Trøndelag. For at kunne klare den større trafik bør også Meraakerbanen elektrificeres. Vi kan ikke gennemføre dette og påtage os andre kostbare anlæg, uden at svenskerne er aktivt interesserede. En frihavn må bygges som et internordisk projekt, slutter direktør Frihagen.

Bog anmeldelse

Nautisk Almanak 1950, udgivet af Iver C. Weilbach & Co.

Denne almanak, som første gang udsendtes i 1922 som et lille hæfte, er nu svulmet op til et større værk efter tidens fordringer, idet det indeholder alle til navigation brugelige astronomiske elementer, ordnet på en let overskuelig måde.

For 1950 er der imidlertid sket en større forandring som følge af, at man i Amerika og England har fundet det tidssvarende at ændre opstillingen og beregningen af tabellerne. For U.S.A. er forandringen foretaget med 1950 udgaven, hvorfor man har ment det praktisk at foretage forandringen i denne udgave også.

Brugen af almanakkerne er ved den nye ordning betydelig lettere og der er ingen tvivl om, at den nye indretning af almanakken vil blive hilst med glæde af navigatørerne, idet udtagningen af de fornødne astronomiske elementer kan foregå langt hurtigere og nemmere end tidligere. I tidligere udgaver af almanakken er f. eks. månens, solens og planeternes limevinkler i grader samt deres deklinationer opgivne for hver anden time, hvorimod de nu er opgivne for hver fulde time året rundt, hvilket i høj grad letter udtagningen af disse værdier. Ligeledes kan man udlage Ariespunktets timevinkel vest for Greenwich for hver time.

For fiksstjernerens vedkommende har det vist sig praktisk at optegne limevinklen ($24 \div$ stjernens rektascension) een gang for hver tredje dag, og da deklinationens forandring kun er ringe, gør det samme sig gældende for denne størrelse.

Udgivernes håb om, at det store arbejde, der er nedlagt i denne nye udgave, vil blive til gavn for søfarten, vil givet gå i opfyldelse.

PERSONALIA

70 år

Tidl. fører i d/s »Concordia«, kaptajn *N. Nielsen*, fylder den 13. december 70 år. Kaptajn Nielsen, der sidst var fører af s.s. *Norco*, forlod søen i 1941.

60 år

Den 15. december fylder fører i Aarhus Shipping Co., kaptajn *J. K. Rasmussen*, 60 år. Kaptajn Rasmussen er bosiddende i Esbjerg.

Positionsliste pr. 6. december 1949

Dania

Cyrl ank. Kbhvn. 7.12. — *Danholm* ank. Bombay 20.11. — *Danklint* ank. Hamborg 3.12. — *Danvig* afg. Puerto Cabello 3.12. til La Guaira. — *Tovelit* ank. Preveza 30.11., derefter Trapani, Hafnafjord.

Dannebrog

Aggersborg afg. Carupana 5.12. til New York. — *Bratingsborg* afg. Montevideo 4.12. til Curacao. — *Dansborg* ank. Kobe 5.12., derefter Keelung. — *Ellensborg* afg. Grangemouth 6.12. til Kbhvn. — *Flynderborg* afg. Haifa 1.12. til Spanien. — *Frederiksborg* afg. Oslo 6.12. til Middlesbrough. — *Lilleborg* ank. Port Talbot 6.12., derefter Selubal. — *Nordborg* forv. afg. Ivigtut 8.12. til Philadelphia. — *Skodsborg* ank. Kbhvn. 5.12., derefter Gdansk. — *Taarnborg* afg. Rodosto 3.12. til Aalborg. — *Uranienborg* ank. Key West 5.12. — *Ørneborg* ank. Gdynia 5.12., derefter Southampton.

Dansk-Fransk

Blekinge ank. Hamborg 4.12. — *Bornholm* ank. Le Havre 5.12. — *Bretagne* afg. Rotterdam 18.11. til Buenos Aires. — *Gronland* afg. Rotterdam 2.12. til Luleå. — *Holland* ank. Freetown 7.12. — *Irania* afg. Port Said 20.11. til Fredericia. — *Normandiet* afg. Matadi 2.12. til Boma. — *Skaane* ank. Godthåb 21.11. — *Slesvig* afg. Famagusta 2.12. til Åbenrå.

D.D.P.A.

Christian Holm ank. Nyborg 4.12., derfra til Kiel. — *Eso København* afg. Aruba 2.12. til Nyborg. — *Eso Nyborg* afg. Kbhvn. 5.12. til Aruba. — *Scandia* forv. ank. Curacao 14.12., derfra til Nyborg eller Kbhvn. og Kalundborg.

D. F. D. S.

Argentina afg. Kbhvn. 2.12. til New York/Baltimore/Tampa/Gulfen/New York. — *Arizona* afg. Gdynia 26.11. via Oran for oliefyldn. til Genoa, derfra til Safi for lastning til Landskrona. — *Arkansas* ank. Kbhvn. 6.12., herfra forv. 9./10.12. til London, Antw., Dunkirk, Malta og Levanten. — *Bergenhus* ank. Kbhvn. 2.12., fra Kbhvn. 8.12. til Aarhus/Leith. — *Bolivia* afg. Valencia 6.12. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 13./14.12. — *Brasilien* afg. Panamacity 11.11. til Aarhus/Kbhvn./Randers/Fr.havn/Esbjerg, ventes ank. Aarhus ca. 8.12. — *Brynhild* ank. Stettin 2.12., afg. ca. 6.12. til Antwerp, derefter Danm. — *California* ank. Kbhvn. 1.12., herfra forv. 7.12. til Aarhus/Svendborg, derfra til Kotka for lastn. til Montevideo og Buenos Aires. — *Colombia* afg. Mobile 5.12. til New Orleans/Galveston/Houston/Corpus Christi/Charleston/Norfolk/New York, laster til Oslo/Kbh./Gdynia. — *Delaware* ank. Famagusta 29.11., derfra forv. 6.12. til Mersin, Gibraltar, Algeciras, Tyskland og Danm. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 6.12. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* ank. Odense 3.12., afg. ca. 6.12. til Aarhus/Randers/Aalborg, derefter Danm.-London. — *Florida* ank. Izmir 3.12., derfra forv. 6.12. til Istanbul, Barcelona, Tarragona, Denia, Lisbon, Antw. og Kbhvn. — *Frigga* ank. London 2.12., afg. ca. 7.12. til Kbhvn. — *Georgia* afg. Oporto 5.12. til La Pallice, derfra via Zeebrugge for Bunkers til Kbhvn./Oslo/Aalborg. — *Halvdan* afg. Lisbon 6.12. til Bordeaux, La Pallice, Havre, Antw., Hamb., Kbhvn. — *Harald* afg. Grenaa 4.12. til Antw., derfra ca. 10.12. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 6.12., herfra 7.12. til Aarhus/Leith/Newcastle. — *Hindsholm* afg. London 2.12. til Newport/Swansea/Lpool/Mechester-Kbhvn./Odense. — *Katholm* ank. Kbhvn. 6.12., fra Kbhvn. ca. 9.12. til Odense og Randers, derefter Vestengland-Danm. — *Kentucky* ank. Ymuiden 4.12. for Bunkers paa vej til Rotterdam, derfra til Bremen-Stavanger. — *Knud* ank. Antw. 3.12., afg. ca. 6.12. til Middelf./Horsens/Kbhvn. — *Lemnos* ank. Kbhvn. 2.12., herfra ca. 9.12. til Antw., Malta, Piræus, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Louisiana* afg. Bremen 6.12. til Messina. — *Maine* afg. Valencia 1.12. til Aarh. og Kbhvn., ventes til Aarhus 8./9.12. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 6.12., afg. ca. 7.12. til Nakskov/Odense/London. — *Marocco* ank. Kbhvn. 6.12., herfra 7./8.12. til Aarh./Aalb./London. — *Melos* afg. Aalborg 6.12. til Antw., Casablanca, Tanger, Nemours, Oran, Algiers, Tunis, Marseille, Italien, ventes til Antw. 8.12. — *Nevada* ank. Philadelphia 4.12., derfra forv. 6.12. til New Orleans/Panama City for Lastn. til Danm. — *Oregon* ank. Kbhvn. 1.12., herfra ca. 9./10.12. til Aalborg/N. Sundby/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* afg. Madeira 5.12. til Safi/Cadiz/Huelva/Lisbon/Bordeaux, laster til Kbh./Aalborg. — *Rhodos* ank. Messina 6.12., derfra forv. 6.12. til Palermo, Valencia, Malaga og Kbhvn. — *Rota* afg. Aarhus 3.12. til Leith/Newcastle. — *Saga* ank. Stettin 2.12., afg. ca. 7.12. til Oslo og Drammen, derefter Grangemouth-Helsingør. — *Samos* afg. Kavalla 5.12. til Istanbul, Alexandria, Beirut, Cypern, ventes til Istanbul 6.12. — *Skjold* afg. La Pallice 3.12. til Havre, derfra ca. 6.12. til Antw., Hamborg, Kbhvn. — *Svanholm* ank. Antw. 3.12., afg. ca. 6.12. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Randers 4.12., afg. ca. 6.12. til Aalborg, derefter Manchester-Kbhvn. — *Texas* ank. Dunkirk 3.12., derfra ca. 8./9.12. til Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Thyra* ank. Kbhvn. 25.11., herfra forv. 8.12. til Aarhus/Hull. — *Tomsk* ank. Antw. 4.12., afg. ca. 6.12. til Havre, Dunkirk, Oporto, Lissabon. — *Tula* ank. Horsens 4.12., afg. ca. 8.12. til Kolding/Kbhvn., derefter til Antw.-Danm. — *Tunis* afg. Aarhus 4.12. til London-Kbhvn. — *Tyr* ank. Esbjerg 22.11., derfra forv. 8.12. til Havre-Esbjerg. — *Uffe* ank. Mechester 23.11., derfra ca. 6.12. til Kbhvn./Aarhus/Aalb. — *Uruguay* ank.

KEDELRENSNING

OG SPEC.

RØRRENSNING

udføres efter mest moderne princip med luftværktøj i enhver havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Bestilling med opgivelse af havn bedes venligst afgivet med 14 dages varsel.

POUL LARSEN

TORKILDSTRUP PR. KIRKE-SÅBY
Telefon Torkildstrup 59



Gdynia 3.12., afg. 6.12. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 8.12. til New York/Port Newark/Philadelphia. — *Venezuela* afg. New York 6./7.12. til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Virginia* ank. Buenos Aires 29.11.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Calais 10.12. — *Concordia* laster Gdansk 10.12. til Aalborg. — *Dania* forv. ank. Ålesund 8.12. — *Hafnia* forv. ank. Methil 8.12. — *Scandia* forv. afg. Gdynia 10.12. til Stockholm.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup afg. Newport 6.12. — *Wm. Th. Malling* afg. Esbjerg 7.12. — *I. P. Suhr* ank. Kbhvn. 7.12.

Helmdal

Axel Carl ank. Bombay 7.12. — *Hans P. Carl* afg. Cochin 6.12. til Colombo. — *Martin Carl* ank. New York 4.12. — *Poul Carl* afg. Brisbane 6.12. til Noumea.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Kbhvn. 5.12. — *Jens Toft* forv. ank. Limassol 8.12. — *Karen Toft* forv. ank. Halmstad 8.12. — *Maria Toft* ank. Casablanca 1.12.

J. Lauritzen

African Reefer forv. ank. Jeddah 6.12., derefter italiensk Somaliland. — *Anna Dan* afg. Mäntyluoto 4.12. til Themsen. — *Argentinean Reefer* forv. afg. Valencia 10.12. til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Port of Spain 5.12. p. v. t. Tampico. — *Gerda Dan* ank. Philadelphia 4.12., derefter New York. — *Gladys Dan* afg. Norfolk 30.11. til Jacksonville. — *Hedda Dan* forv. ank. Sarpsborg 7.12. — *Indian Reefer* afg. Montevideo 4.12. til Las Palmas. — *Jelva Dan* forv. afg. Gdynia 6.12. til Toppila. — *Jutta Dan* forv. afg. Halifax 12.12. til London. — *Kamma Dan* afg. New York 30.11. til Chile. — *Katja Dan* ank. Spjutsund 5.12., derefter via Kbhvn. til Preston. — *Laila Dan* afg. New York 2.12. til Vestindien. — *Laura Dan* ank. Hangö 6.12., ventes anl. Kbhvn. 9./10.12. — *Lilian Dan* afg. Emden 2.12. til Oslo, derfra via Kbhvn. til Mäntyluoto. — *Linda Dan* forv. afg. Næstved 7.12. til Finland. — *Leena Dan* forv. ank. Callao 6.12., nordg. — *Lotta Dan* forv. afg. Port du Bouc 6.12. til Spanien. — *Maria Dan* ank. Kotka 6.12., derefter Mäntyluoto. — *Marna Dan* forv. ank. Tocopilla 6.12., sydg. — *Ninna Dan* forv. afg. Helsingør 14.12. til Finland. — *Paula Dan* forv. ank. Camden 5.12., nordg. — *Randa Dan* forv. ank. Gdynia 6.12., derefter Toppila. — *Selma Dan* afg. Julianehåb 4.12. til Frederikshåb. — *Stina Dan* afg. Yxpila 5.12. til St. Louis du Rhone. — *Ulla Dan* pass. Kierkanalen 6.12. p. v. t. Nordspanien.

Motortramp

Stensby afg. Fremantle 28.11. for Christmas Island. — *Tureby* pass. Suez Kanalen 5.12. for Penang. — *Vedby* afg. Christmas Island 4.12. for Bunbury og Fremantle.

Myren

Asbjorn forv. afg. Saffi 8.12. til Danmark. — *Astrid* afg. Stettin 7.12. til Drammen. — *Birte* afg. Ayr 3.12. til Livorno. — *Chr. Suss* ank. Amsterdam 1.12. — *Clara* afg. Kotka 29.11. til Calais. — *Stal* rep. Rouen.

Norden

Norden ank. New York 5.12., derefter Sydafrika. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordhval* afg. Gdynia 5.12. til Hamburg, Antwerpen, Rotterdam. — *Nordkap* rep. Aalborg. — *Nordkyn* afg. Suez 3.12. til Aden, Karachi o. v. — *Nordpo!* ank. Cape Palmas 5.12., derefter Sinoc, River Cess. — *Nordvest* afg. Suez 2.12. til Aden, Colombo, Penang o. v.

Orient

Astoria ank. Auckland 30.11. — *Westralia* afg. Jacksonville 30.11. til Sydafrika.

Pacific

London afg. New Orleans 30.11. til Cartagena, Barranquilla o. v. — *Oslo* ank. New York 5.12. — *Paris* afg. Famagusta 2.12. til Hamburg, Emden, Oslo.

Torm

Herdis ank. New Westminster 27.11. — *Olga S.* forv. afg. Jaffa 6.12. til England. — *Gerd* afg. Buenos Aires 5.12. til Montevideo. — *Tekla* forv. ank. New York 15.12., derefter Boston. — *Agnete* ank. Boston 4.12., derefter Philadelphia. — *Kirsten* forv. ank. London 13.12., derefter Halifax. — *Gertrud* afg. Callao 23.11. til Buenos Aires. — *Ragnhild* ank. Montevideo 4.12., derefter Buenos Aires. — *Helvig* forv. ank. Montevideo 7.12., derefter Buenos Aires. — *Thyra S.* forv. afg. London 8.12. til Belfast. — *Gyda* ank. Tel-Aviv 30.11., derefter England. — *Anne* forv. afg. Oscarshamn 7.12. til Calais. — *Hilde* forv. afg. Calais 7.12. til Becton. — *Aslaug* forv. ank. Genoa 6.12., derefter Livorno. — *Gudrun* ank. Calais 1.12., derefter Emden. — *Alice* forv. ank. London 7.12., derefter Odense. — *Gunhild* afg. Karlskrona 2.12. til Calais.

Vendlla

E. M. Dalgas forv. ank. Hull 8.12., derefter Aarhus. — *Otto Petersen* ank. Stettin 6.12. — *P. N. Damm* forv. afg. Oslo 10.12. til Polen. — *Svend Pii* forv. ank. Ribban Dock 8./9.12.

Ø. K.

Annam pass. Bali Sydpynt 28.11. til Aden og Port Said. — *Asia* ank. Nakskov 11.8. Rep. — *Bintang* ank. Bangkok 4.12. — *Danholm* ank. Bombay 20.11., derefter Bangkok. — *Erria* afg. Oslo 5.12. til Kbhvn. — *Falstria* ank. Kbhvn. 28.11., derefter Gøteborg og Oslo. — *Fernmoor* ank. Genoa 5.12., derefter London og Antwerpen. — *Fionia* afg. Singapore 5.12. til Colombo og Aden. — *India* ank. Kbhvn. 15.11., derefter Finland og Nordpacificysten. — *Java* ank. Gøteborg 27.11., derefter Rotterdam og Antwerpen. — *Jutlandia* afg. New York 30.11. til Baltimore. — *Jytte Skou* forv. ank. Bangkok 3.12. — *Kambodia* ank. Penang 5.12., derefter Colombo og Aden. — *Kina* ank. Sydney 2.12., derefter Aden og Port Said. — *Korea* afg. Hongkong 4.12. til Kobe og Yokohama. — *Lalandia* ank. Bangkok 30.11., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Malacca* afg. San Francisco 5.12. til Los Angeles. — *Malaya* ank. Middlebrough 2.12., derefter Antwerpen og Rotterdam. — *Manchuria* ank. Piteå 4.12., derefter Härnösand og Sundsvall. — *Meonia* afg. Colombo 2.12. til Aden og Port Said. — *Mongolia* ank. Antwerpen 5.12., derefter Rotterdam og Marseilles. — *Morelia* pass. Messina 5.12. til Genoa og Antwerpen. — *Nikobar* pass. Tsugarustrædet 3.12. til Hongkong og Manila. — *Nordhval* afg. Gdynia 5.12. til Hamburg og Antwerpen. — *Nordkyn* afg. Suez 4.12. til Aden og Karachi. — *Nordvest* afg. Suez 2.12. til Colombo og Penang. — *Selandia* ank. Oslo 5.12., derefter Kbhvn. og Gdynia. — *Serampore* pass. Farallon Islands 24.11. til San Francisco. — *San Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Madraskysten og Colombo. — *St. Jan* ank. Chittagong 1.10. — *St. Thomas* ank. Cebu 29.11., derefter Saigon og Singapore. — *Tranquebar* afg. Aden 1.12. til Penang og Singapore.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE. Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tilf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT 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.

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-adr. »Mariuson«

Telefon Central 12057

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE



*Danmarks
første
PILSNER..*

TUBORG Pilsner



Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRERNorsk statsant. kompasrettere
Forlang ill. katalog**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Bemærkning om indholdet bør tilføres kort, fyrfortegnelser og beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 1. December 1949.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre mod ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
40.....	2037.	152.....	2023.
41.....	2038, 2039.	154.....	2023.
42.....	2038.	172.....	2021, 2022.
43.....	2037.	180.....	2009.
45.....	2037.	181.....	2009.
92.....	2027.	185.....	2023.
104.....	2025.	186.....	2041.
126.....	2023.	187.....	2007, 2041.
132.....	2020.	188.....	2009, 2041.
150.....	2023.	189.....	2009.

Med dette nummer følger:

Månedsoversigt Nr. 12.

Danmark.

2006. Danmark. Fortegnelse over vrag og skibsfartshindringer 1939—1949 i danske og nærliggende farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1215 1949 udgår.

Forkortelser:

Blk.	betyder	grønt blink.
Cyl.	—	cylinder.
ED.	—	eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	elektrisk lanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1 ^m , og som er anbragt på selve vraget.
El. r.	—	elektrisk lanterne, der viser rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1 ^m , og som er anbragt på selve vraget.
Fl.	—	grønt flag.
Fmk.	—	grønt lys med 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 .
Jspir. u. L.	—	jernspirtønde uden lys.
L.-Flt.	—	lys- og fløjtetønde.
L.-Klt.	—	lys- og klokketønde.
Lt.	—	lystønde.
M.	—	mast.
o. V.	—	rager op over vandet.
PD.	—	plads tvivlsom.
Skfh.	betyder	skibsfartshindring.
Tbt.	—	topbetegnelse.
u/Sp.	—	under bortsprængning.
Uvh.	—	undervandshindring.
Vg.	—	vrage.
Vglt.	—	vrage-lystønde.
Vgl.-og Klt.	—	vrage-lys- og klokketønde.
Vgt.	—	vrage-lystønde.
Vgv.	—	vragevager.

Omtrentlig plads		Dybde over vrage- m	Afmærket med	Indlagt i kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År

Østersøen.

54° 43',6	10° 10',8	12,0	Vgt. Cyl.-Tbt.	185, 150.	(U-Baad). (Luftfartøj).	328	1948
54° 46',8	10° 39',2	5,5				1525	1942
54° 40',1	10° 41',1	3,5	Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	185, 140, 186, 150.	Stadt Dordrecht (Tysk dampsk.).	983	1947
54° 39',4	10° 42',2		Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185, 186, 150, 140.	Karen (m/tjalk).	1858	1940
54° 41',5	10° 45',3	16		140, 185, 186.	Tromp (Hollandsk m/s).	2119	1948
54° 37',3	10° 48',3	3,5	Vglt. W.-Tbt. gr. En-Fmk. 4 s. W. f. Vg.	185, 186.	Massima (m/skib).	1223	1949

Omtrentlig plads		Dybde over vraget m	Afmærket med	Indlagt i kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År
54° 41',7	11° 01',2				<i>Esther</i> (m/skib).	264	1947
54° 40'	11° 13'				Lystfartøj (Tysk).	1668	1948
54° 26',9	12° 05',1	7,5	Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	186, 187.	<i>Magnhild</i> (Dampsk.).	405	1948
54° 32',5	12° 06',2	4,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	191, 186, 187.	<i>Stockholm</i> (Dampsk.).	938	1946
54° 48',4	12° 17',6	16	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Johnny</i> Motorskon- nert (svensk)	353	1949
54° 50',1	12° 15',0	8,3		162, 187, 188.	<i>Anna</i> (Fiskerbåd).	1376	1943
54° 53',1	12° 47',2	1,8	Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	187, 188.	<i>Maria</i> (Russisk dampskib).	1593	1949
55° 01',6	12° 24',1	0,3	Vgv. 2 Fl. N.t.E. f. Vg.	186.	Brorester.	1178	1949
55° 05'	12° 25'				Uvh.	1869	1946
55° 13',8	12° 23',5	11,2		190, 187, 130, 188.	<i>Langeland</i> .	788	1949
55° 14',8	12° 36',7	23,7		130, 187.	<i>Marie</i> (Motorgalease).	640	1946
55° 15'	12° 43'				<i>Alice</i> (m/galease).	1515	1944
55° 12',6	14° 56',9	1,5			Sænkekasse.	1832	1949
55° 16',6	12° 53',0		Vglt. Et-Blk. 10 s. SSW. f. Vg.	130, 187, 188.	<i>Runø</i> (Dampsk.).	357	1947
55° 20'	12° 53',3				<i>Tornø</i> (Dampsk.).	3754	1939
55° 20',9	13° 00',5				(Fiskerfartøj). Fal- sterbokanalen S- lige anduvning.	508	1947
55° 20',3	13° 08',7		Vglt. Et-Blk. 3 s. + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	132, 130, 188, 187.	(Mindre motorfartøj). M. o. V.	1708	1947
55° 17',8	13° 13',9	5	Vglt. Et-Blk. 5 s. S. t. W. f. Vg.	188.	Vrag (Skonnert).	1594	1949
55° 13',4	13° 14',2	12			<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941
55° 17',5	13° 53',5				Uvh.	935	1944
55° 19',7	14° 16',7				<i>Herräng</i> (svensk bug- serbaad)	1970	1949
54° 31',3	13° 54',1		Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.			724	1943
54° 33',4	13° 41',4		Vglt. E.-Tbt. Et-Blk. 4,5 s. E. f. Vg.	201, 188.	Vrag. o. V.	1715	1948
54° 35',3	13° 39',5	15		201.		1231	1941
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° 45',6	12° 51',7	2,5			Uvh.	443	1949
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0			187, 188.	<i>Thor</i> (Bugserb.).	312	1946
54° 48',8	12° 42',7	14,5		187, 188.	<i>Sefor</i> . (Tysk bugserb.)	741	1947
54° 49',5	12° 40',7			187, 188.	<i>Ulla</i> (m/skib).	545	1945
54° 46',2	12° 41',0	11,5		187, 188.	<i>Patria</i> (m/jagt).	2379	1945
54° 46',1	12° 40',6	14		187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	724	1949
54° 45',1	12° 42',5	13,1		187, 188.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	787	1949
54° 43',3	12° 39',6	9,6		187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.).	851	1949
54° 42',1	12° 37',2	13,1		186, 187, 188.	<i>Littjehörn</i> (Dampsk.).	733	1947

Omtrentlig plads		Dybde over vraget m	Afmærket med	Indlagt i kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År
54° 39',3	12° 31',0	13		186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.).	947	1948
54° 37',4	12° 25',9	13		186, 187, 188.	<i>Ida</i> (Dampsk.).	1378	1948
54° 38',4	12° 26',0		Vglt. To-Blk. 10 ^s , 250 m. E. t. N. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Gneisenau</i> (Dampsk.) o. V.	2041	1949
54° 32',7	12° 29',3				Vrag.	944	1942
54° 33',4	12° 33',5			186, 187, 188.	Vrag.	2155	1946
54° 27',6	12° 24',0	3,7		186, 187, 188.	<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	625	1947
54° 28',5	12° 20',5			186, 187, 188.	<i>Razliv</i> (Dampsk.).	1288	1947
54° 23',5	12° 19',5				Vrag. o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 23',8	12° 16',0			186, 187.	Vrag.	862	1946
54° 24',9	12° 08',1	18,8		186, 187, 188.	(Træskib).	351	1946
54° 22',9	12° 05',8				Vrag.	726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vgt. W.-Tbt.	186, 187.		756	1947
54° 20',5	12° 04',5				Vrag.	538	1944
54° 20',	12° 02',5				Skfh.	1372	1940
54° 13',8	12° 05',3		Vglt. W.-Tbt., Et- Blk. 6,5 ^s . W. f. Uvh.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9			186, 187.	<i>Erika Fritzen</i> .	177	1949
54° 23',2	12° 05',5		Vglt. W.-Tbt. W. f. Vg. En-Fmk. 4 ^s .	186, 187.	<i>Castor og Konsul Cords</i> .	756	1947
54° 19',2	12° 04',5			186, 187.	<i>Hansa</i> . o. V.	756	1947
54° 19',2	12° 03',7		Vgl.- og Klt. W.- Tbt. Fire-Fmk. 15 ^s .	186, 187.	<i>Götselv</i> .	1157	1947
54° 19',9	12° 04',9		Vgt. W.-Tbt.	186, 187.	<i>Thermann</i> .	756	1947
54° 11',8	12° 06',0			186.	<i>Ella Larsen</i> . o. V. (Lægter).	756	1947
54° 12',0	12° 05',7		Vglt. W.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . W. f. Vg.	186.	M. o. V.	2033	1948
54° 15',4	12° 04',4		Vglt. En-Fmk. 6 ^s . W.-Tbt. W. f. Vg. + Vgt. E.-Tbt. E. f. Vg.	186, 187.	(U-båd).	756	1947
54° 16',1	12° 04',4		Vgt. W. f. Vg.	186, 187.	Vrag.	1112	1947
54° 16',1	12° 04',0		Vgt. W.-Tbt. W. f. Vg.	186, 187.	<i>Rigsgeft</i> .	1157	1948
54° 11',4	11° 20',6			186.	U-båd.	2310	1948
54° 13',	11° 25',			186.	Vrag.	481	1945
54° 05',9	11° 06',2	8	Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . + Vgv. S.-Tbt. SE. f. Vg.	186.	Vrag.	1321	1949
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.	186.	Vrag.	1644	1940
54° 02',7	10° 53',0				<i>Deutschland</i> . o. V. u/Sp.	1065	1949
54° 02',7	10° 47',9			186.		2227	1945
54° 04',0	10° 50',4		Vgt.-og Fld. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . SW. f. Vg. + Vgt. N.- Tbt. NE. f. Vg.	186.	<i>Cap Arkona</i> . o. V.	760	1949

Omtrentlig plads		Dybde over vraget m	Afmærket med	Indlagt i kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År
54° 04',3	10° 50',4	4,2	Vgt. 1 ballon.	186.	<i>Thielbeck.</i>	975	1949
54° 22',8	11° 10',7			185, 186.	Vrag.	1597	1942
54° 28'	11° 33'			186.	Uvh.	1629	1944
54° 28',2	11° 33',3	16		186.	Vrag.	414	1949
54° 27',8	11° 32',5	13,2		186.	Vrag.	1556	1949
54° 29',6	11° 24',3	5		186.	<i>Lehmskov</i> (Skonnert).	1151	1944
54° 32',9	11° 19',5	11,9		185, 186.	<i>Lidingö</i> (Dampsk.).	567	1946
54° 34',2	11° 14',3			185, 186.	Vrag.	704	1944
54° 34',4	11° 09',2			185, 186.	<i>Heil 23.</i>	1105	1949
54° 33',1	11° 00',5	1,0	Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . NNE. f. Vg. + Vgt.S.-Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Balteako.</i>	44	1949
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 34',5	10° 56',6		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . + Vgt.S.- Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Erfurt</i> (Dampsk.) o. V.	652	1948
54° 34',6	10° 56',4				Vrag.	775	1944
54° 36',0	10° 54',6				Uvh.	860	1947
54° 35',4	10° 56',0	5,5	Vglt. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s . NE. t. N. f. Vg. + Vgt. S.-Tbt. SW. t. S. f. Vg.	185, 186.	<i>Ingrid Leonhardt</i> (Dampsk.).	1785	1948
54° 36',1	10° 54',6	17,1		185, 186.	<i>D W O 27</i> (Trawler).	1666	1947
54° 36',2	10° 54',6				Vrag.	568	1946
54° 35',0	10° 53',0				Vrag.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8				Vrag.	904	1945
54° 36',2	10° 51',6	7,5	Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . S. f. Vg. + Vgt. N.- Tbt. NNE. f. Vg.	185, 186.	<i>Hedwigshütte</i> (Dampsk.).	652	1948
54° 35',1	10° 52',8			185, 186.	<i>V. S. 53</i> (Trawler).	1787	1945
54° 33',6	10° 52',5	3,0	Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s . NNE. f. Vg. + Vgt. S.- Tbt. SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Hugo Zeye.</i>	1002	1947
54° 35',5	10° 52',0			185, 186.	<i>R. 126</i> (Minestr.).	1787	1945
54° 35',0	10° 49',9				Agterskibet o. V.	2381	1945
54° 36',5	10° 49',6	8,8	Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SSW. f. Vg.	185, 186.	<i>Amstel.</i>	1330	1947
54° 26',7	10° 42',4			185, 186.	M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0			185.	o. V.	1261	1942
54° 35'	10° 47'	18			(Landgangsfartøj).	1348	1946
54° 35',0	10° 42',5			185, 186.	Vrag.	568	1946
54° 42',9	10° 08',7	8	Vgt. 1 ballon.	185, 150.	(Motorskib).	975	1949
54° 41',2	10° 06',6	8	Vgt. 1 ballon.	185, 150.	<i>Maria Claussen</i> (Dampsk.).	975	1949

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.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År
Sundet.							
56° 04',9	12° 34',6	15		131, 130.	<i>Gunda Wal</i> (m/sk.).	1474	1948
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130.	<i>Ernte</i> (Galease).	1282	1944
55° 49',7	12° 42',1	23		131, 130.	<i>Pram.</i>	1192	1948
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 131, 130.	<i>Gudrun</i> (Galease).	2865	1940
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 131, 130.	<i>Bertha</i> (Dampsk.).	323	1943
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (m/galease).	1352	1943
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5	10,6		133, 132, 130, 188.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). u/Sp.	1910	1948
55° 30',1	12° 40',2	10,1		133, 132, 130, 188.	<i>Lena Raeder</i> (Tysk ministryger). u/Sp.	1465	1948
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130, 188.	<i>Cronshagen</i> (Dampsk.).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1	10		132, 130, 188.	<i>Holland</i> (Bugserb.). u/Sp.	1064	1948
55° 26',5	12° 30',1	10,5		132, 130, 188.	(Tysk ministryger). u/Sp.	2218	1948
55° 24',8	12° 38',7		Vgl. Et-Blk. 3 ^s . W. t. S. f. Vg.	132, 130, 187, 188.	<i>Acacia</i> (Svensk m/s) + <i>Edith</i> (m/gl.) o. V.	1689	1949
55° 24',4	12° 36',3	5,6	Vgl. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	132, 130, 187, 188.	<i>Odin.</i> (Dampsk.).	1378	1947
55° 19',7	12° 32',4	10,5		132, 130, 187, 188.	<i>Marianne</i> (Dampsk.).	1380	1948
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	133, 132, 130.	(Mudderpram).	1649	1942
55° 30',1	12° 25',9	11,3		132, 130.	<i>Gerda</i> (Stenfisker).	871	1946
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. Svensk kort Nr. 271.	1001	1941
55° 23',4	12° 39',0		Vgl. Et-Blk. 3 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 188, 187, 130.	<i>Henrik</i> (Dampsk.).	1109	1949
Smaalandsfarvandet.							
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	10,0		160, 140.	<i>Emanuel</i> (m/skib).	1059	1946
55° 04',0	11° 23',2	14,4		142, 160, 140.	<i>Svend Dahl</i> (3-mastet skonnert).	1542	1946
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, 142, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944
Store-Bælt.							
55° 16',4	10° 53',4			143, 142, 141, 140.	Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142, 140.	<i>Viking</i> (m/skonnert).	550	1942
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	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.	År
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185.	<i>Uwe</i> (Tysk minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8	13,4		142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.).	1055	1949
54° 58',4	10° 56',8	13		142, 140, 185.	<i>Antares</i> (m/skib).	980	1949
54° 55',6	10° 52',8	15		142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.).	1683	1948
54° 44',6	10° 45',4			142, 140, 185.	Vrag.	1219	1945

Farvandet Syd for Fyn.

54° 54',3	10° 40',4	1,5	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	172, 170.	Mudderpram.	947	1949
-----------	-----------	-----	---------------------------	-----------	-------------	-----	------

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2		114, 103, 150, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 40',2	9° 44',4				Luftfartøj.	933	1948
55° 31',1	9° 42',9				<i>Bodil</i> (Fiskerfartøj).	2247	1948
55° 21',0	9° 43',3	4,0		151, 150.	<i>Turisten</i> (Postbåd).	1298	1947
55° 06'	9° 37'				<i>AA. 365 Bjørn</i> (Fi- skerutter).	1453	1945
55° 03',5	9° 34',5				Uvh.	1686	1948
55° 03'	9° 52',			151, 152.	(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0			152, 150, 185.	<i>Gerda og Norden</i> (Fiskeruttere).	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Vrag. Man skal altid gå N. om Vglt.	556	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 100.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6	15,1		130, 102, 100.	<i>Desdemona</i> (Dampsk.)	2099	1948
56° 10'	12° 07'			102, 100.	<i>Burnlef</i> (Tysk damp- skib).	1525	1945
56° 05',7	12° 07',5		Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.		<i>Karoline</i> (m/tjalk).	757	1946
56° 10'	10° 47'				<i>Themis</i> (s/s).	539	1949
56° 00',0	11° 17',9				<i>Kastor</i> (Bugserbåd).	287	1948
					<i>Bronsodde</i> (Lægter).		
56° 04',7	11° 15',5	13,5		102, 103, 100.	<i>Dejro</i> (m/galease).	293	1946
56° 08',9	11° 24',4	12,5		103, 102, 100.	<i>Bremen</i> (Bugserbåd).	1383	1947
56° 09',7	11° 18',6	10	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	103, 102, 100.	<i>Utviken</i> (Dampsk.).	1741	1948
56° 05',9	11° 07',0	12,8		103, 102, 100.	<i>Wotan</i> (Bugserbåd).	1382	1947
56° 04',2	11° 13',3			103.	<i>Maja</i> (m/galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103.	<i>Louise</i> (m/jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103.	<i>Fortuna</i> (m/skib).	575	1944
56° 01',7	11° 03',3	13		103, 102, 100.	<i>V.P. 6507</i> (Tysk for- postskib).	1724	1948
56° 00'	11° 03'			102, 103.	(Luftfartøj).	1285	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.	År
55° 44',4	11° 03',9	6		141, 103, 140.	<i>Erna</i> (m/skonnert).	2128	1948
55° 48',1	10° 53',9	13		141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk trans- portsk.).	1168	1946
55° 44',6	10° 36',6	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943
55° 45',5	10° 34',2	2,4	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). u/Sp.	916	1946
55° 39',8	10° 36',7	4,6	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Casana</i> (m/s).	1975	1949
55° 39',0	10° 32',7			100, 103.	Uvh.	427	1948
55° 45',9	10° 29',4	25,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 103, 140, 150.	(Tysk minepram).	2525	1945
56° 00',8	10° 38',5		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 103, 102, 100.	<i>Fanny</i> (m/gl.) M. o. V.	1375	1949
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (m/tjalk).	1620	1941
56° 20',0	11° 04',3	16,0		103, 102, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	960	1946
56° 20',0	11° 07',2	19,3	Vgv. 1 Fl. fast i Vg.	102, 103, 100.	<i>Poseidon</i> .	1628	1949
56° 19',1	11° 09',2	18,8		102, 103, 100.	<i>Flid</i> (Motorkuf).	693	1948
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 32',6	11° 00',4	9,6		102, 100.	<i>Tilla</i> (Norsk m/gale- ase).	1722	1947
56° 36',0	11° 06',5	8,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Holger</i> (Sandpumper).	851	1947
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Anø</i> (m/skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',0	9,2	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg. + Jspir. u. L. NE. f. Vg. + gr. netbøje i Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Damp- skib). u/Sp.	1391	1949
56° 47',2	11° 03',5	10,0		102, 100.	<i>Rota</i> (m/skib).	1299	1948
56° 37',6	10° 55',1	5,7	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Jytte</i> (m/skib).	839	1947
56° 46',6	10° 54',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Dolly</i> . M. o. V.	1520	1949
56° 45',6	10° 55',4	4,8	Jspir. u. L. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	615	1948
56° 38'	10° 37'				<i>Tove</i> (m/s).	330	1947
56° 46',5	10° 40'				<i>Duen</i> (m/skib).	361	1948
56° 44',5	10° 32',1		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hercules</i> (m/s). M. o. v.	1072	1949
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.	Vrag.	883	1942
56° 34'	11° 30'				Luftfartøj.	698	1949
56° 50',4	11° 08',4	10		102, 100.	<i>Batavia III</i> . (Dampsk.).	1402	1946
56° 49',4	11° 12',8	2,3			<i>Kirsten</i> (m/galease).	360	1948
56° 52'	11° 12'				<i>F. N. 545. Nøkken</i> (Fiskerkutter).	1710	1946
56° 50',1	11° 23',1	11,3		102, 100.	<i>Ingeborg</i> (Tysk dampsk.).	735	1947
56° 50',6	11° 27',0	10		102, 100.	(Tysk minestr.).	1040	1947
56° 36',2	11° 48',5				2 Vg.	863	1945
56° 37'	12° 15'				<i>Sensy</i> (m/s).	1972	1949

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
56° 35',0	11° 40',0	10	Vgl. Et-Blk. 5 s. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	3 Vg. (1 Vg. o. V.).	791	1945
56° 48',6	10° 53',2				M/S <i>Olympia</i> .	661	1948
56° 49',7	10° 53',3				København (Dampsk.).	1978	1949
					M. o. V.		
56° 51',8	10° 37',0	1,0	Vgl. Et-Blk. 5 s. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hartmut</i> (Køleskib).	1447	1947
56° 52',2	10° 48',8	10,1		102, 100.	(Tysk ministryger).	931	1947
56° 53',7	10° 31',6	9,0		104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.).	1242	1946
56° 53',8	10° 30',1	5,1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	(Tysk vagtskib). u/Sp.	846	1947
55° 53',8	10° 35',6		El. hv.	104, 102, 100.	<i>Ingeborg</i> (m/skib). M. o. V.	1337	1949
56° 54',1	10° 30',3	8,0		104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.).	907	1947
56° 54',5	10° 26',2	8,3		104, 102, 100.	<i>Lise</i> (m/galease).	842	1947
56° 58',1	10° 27',3	9,7		106, 104, 101, 100.	<i>Prins Carl</i> (Svensk motorgalease).	984	1947
56° 58',0	10° 26',9	1,8	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	106, 104, 101, 102, 100.	<i>Hodnaberg</i> (Norsk dampsk.).	1531	1947
56° 58',3	10° 50',6	9,5		101, 102, 100.	<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1192	1947
57° 01'	10° 44'				<i>Skandia</i> (Kutter).	1460	1942
57° 01',5	10° 43'	13/4			Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte vrag af kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 16',4	10° 33',2				<i>Anna Peters</i> (Tysk mineskib). c. 200 m fra land.	560	1945
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.	<i>Freden</i> (Fiskekutter).	601	1942
57° 24',3	10° 49',9				Destroyer (Tysk).	543	1949
57° 33',4	10° 59',5				Vrag (Dampskib) muligvis <i>Svea</i> .	544	1949
57° 36'	11° 07'				<i>Juri</i> (s/s).	1705	1949
57° 36',7	11° 03',0	10		101, 100.	Uvh.	1510	1940
57° 39',1	10° 45',0	13		101, 100, 92.	<i>Hamm</i> (Dampsk.).	1842	1948
57° 39',4	10° 46',9				Vrag (barkskib).	545	1949
57° 39',6	10° 54',5				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 40',3	10° 49',9				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 39',7	10° 44',0				Vrag (jernskib).	546	1949
57° 40',8	10° 41',4	13		101, 100.	<i>Rygja</i> (Dampsk.).	1388	1948
57° 41',7	11° 00',7				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 41',9	10° 57',2				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 42'	10° 54'				Skfh.	1482	1940
57° 42',2	11° 02',5				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946
57° 42',4	10° 53',0				Vg. (c. 6 m over hav- bunden).	1984	1946

Omtrentlig plads		Dybde over vraget m	Afmærket med	Indlagt i kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.			
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	År		
57° 42',9	10° 44',8	4,0		101, 100.	Vg. (c. 6 m over havbunden).	1984	1946		
57° 43'	10° 59'				(Tysk dampsk.).	1671	1947		
57° 43',5	10° 37',5				(Forpostbåd).	933	1947		
57° 44',1	10° 42',0				Vg. (c. 6 m over havbunden).	1984	1946		
57° 44',8	11° 05',6				Vg. (c. 6 m over havbunden).	1984	1946		
57° 47'	10° 58',5				<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).	1181	1940		
57° 37',7	10° 59',5				(Luftfartøj).	1161	1947		
57° 28',3	10° 58',7	(Mindre fartøj).	1371	1946					
57° 27',0	11° 25',5	R. 228 (Tysk minestryger). Pladsens længde skal muligvis være 11° 25' (05") E. (P. D.)	1381	1945					
56° 24'	12° 31'	10		102, 100.	Vrag.	1720	1941		
56° 33',0	12° 54',6				Vrag.	781	1944		
56° 38',8	12° 37',6				<i>Goma</i> (Dampsk.).	1068	1948		
Limfjorden.									
57° 03',5	9° 52',3	3,9	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	106, 104.	(Luftfartøj).	1378	1949		
56° 57',6	9° 09',5	3,6			Skfh.	1858	1949		
56° 34',7	8° 33',6				Pram.	1896	1949		
Skagerrak.									
57° 27'	9° 47'	11,4	2 båker på land angiver retningen til vraget.	92.	<i>Eischersheim</i> (Dampsk.).	1590	1941		
57° 28'	9° 38'	3,1					Vrag.	551	1946
57° 16',0	9° 35',2						<i>Mercurius</i> (Dampsk.).	1834	1949
Nordsøen.									
56° 52',5	7° 45',0			93.	Vrag.	1681	1944		
56° 22',2	8° 02',1					<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1140	1940	
55° 50',3	7° 33',1				I. Vgl.- og Flt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	93.	<i>Sierra Cordoba</i> . o. V.	1655	1949
			II. Vgl.- og Flt. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. t. S. f. Vg.						
55° 31',8	7° 52',2	3,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944		
55° 25',8	8° 14',8				(Tysk trawler).	1324	1946		
55° 28',3	8° 23',3				(Vrag). Tørt ved lavvande.	491	1943		

I. Østersøen.

2007. Danmark. Fakse Bugt. Hellehavn Nakke NNE. Oplysning om vrage.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1592 1948.

Position. c. 55° 01',8 N. 12° 32',5 E., c. 1½ sm 20° fra Hellehavn Nakke fyr.

Detaller. Vraget af skonnert *Vita*, der var rapporteret sunket på ovennævnte plads, er endnu ikke fundet på dette sted, hvorfor vraget udtages af kortet.

Kort Nr. 187.

2008. Sverige S.-kyst. Smygehuk S. Undervandshindring.

Tidspunkt. 5. November 1949.

Position. c. 55° 16' N. 13° 22' E.

Detaller. Et skib rapporterer at have rørt en undervandshindring, muligvis et vrage, på ovennævnte plads.

(U. f. s. Nr. 47/2671. Stockholm 1949.)

2009. Sverige S.-kyst. Sandhammaren. Radiofyr oprettet.

Position. c. 55° 23' N. 14° 11' E.

Detaller. Ved Sandhammaren fyr er oprettet et radiofyr. Frekvens: 312,5 kc/s (960 m).

Tonefrekvens: 376 c/s. Rækkevidde: 40 sm. Signalet er:

1. Kendingssignalet SM (. . . — —), 6 gange	37,4 s.
2. Pause	1,6 s.
3. Lang streg	11,0 s.
4. Pause	10,0 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstående	1 m.
Signalet	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Sendetider:

Usigtbart vejr: Hver 6^m, begyndende det 4. minut af hver time.

Klart vejr: 4 gange hver time, begyndende det 10., 16., 40. og 46. minut af hver time.

Anm. Indtil videre mangler reservekraftkilde ved fyret, af hvilken grund signaler ikke kan udsendes fra radiofyret, hvis strømmen afbrydes i det elektriske ledningsnet.

Kort Nr. 189, 188, 180 og 181.

Publikationer. Danske Lods III, side 277. Fyrfort. Nr. 2057.

(U. f. s. Nr. 47/2720. Stockholm 1949.)

2010. Sverige S.-kyst. Kivik N. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 7. December Kl. 1500—8. December Kl. 0600, 8. December Kl. 1500—9. December Kl. 0600, 9. December Kl. 1500—2200 og 13.—16. December, daglig Kl. 0800—1600 1949.

Position. Killehus: c. 55° 44' N. 14° 12' E.

Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra området W. for Killehus. Der skydes i E.-lig retning.

Fareområdet strækker sig 7 sm ud fra kysten inden for en sektor, der mod N. begrænses af en linie, der fra Knäbäck går i retning 23°, og mod S. af en linie, der fra Verkeåens udløb (1,6 sm N. for Vitemölla) går i retning 134°.

Under skydningerne den 13.—16. December indstilles skydningen, når skibe og fartøjer befinder sig inden for fareområdet.

(U. f. s. Nr. 47/2725. Stockholm 1949.)

2011. Sverige S.-kyst. Karlskrona Skærgaard. Sturkö S. Forsøgsmateriel fjernet. Område frigivet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 21/1104 1947.*Position.* Hermanskullen: c. 56° 03',2 N. 15° 40',1 E.*Detaller.* Det forsøgsmateriel, der har været udlagt inden for området S. for Sturkö og c. 0,5 sm NW. for Hermanskullen, er fjernet. Området er atter frigivet for sejlads og fiskeri.

(U. f. s. Nr. 47/2668. Stockholm 1949.)

2012. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort E.-lige lodshavn. Ledefyr oprettet.*Position.* Forfyret: 58° 44' 41" N. 17° 52' 16" E.*Detaller.* Ved Landsort E.-lige lodshavn er oprettet to ledefyr, der begge viser rødt, fast lys. Flammens højde: Bagfyret: 13 m, forfyret: 9,5 m. Fyrene er overet i pejling 288°,5.

(U. f. s. Nr. 47/2724. Stockholm 1949.)

2013. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svärdsfjärden. Lystønde udlagt.*Position.* c. 58° 51' 34" N. 17° 47' 53" E.*Detaller.* På ovennævnte plads er udlagt Lisö udde rødmaledede lystønde, der viser hvidt hurtigblink, 90 blink hvert 1^m. Lystønden vil være udlagt i tiden: 6. Juli—6. Juni.

(U. f. s. Nr. 47/2667. Stockholm 1949.)

2014. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 46/1879 1949 udgår.*Position.* c. 59° 09' N. 19° 09' E.

(U. f. s. Nr. 47/2666. Stockholm 1949.)

2015. Sverige. Ålandshavet. Väddö. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 30. November—10. December 1949.*Position.* Skydepladsen: c. 59° 56',4 N. 18° 55',5 E.*Detaller.* Skydeøvelser mod mål i luften og på søen foretages fra Väddö skydeplads på fastlandet umiddelbart S. for Långören, c. 5,9 sm NW. for Simpnäsklubb fyr. Der skydes i retninger mellem N. og SE.

Farcområdet under skydningerne er en sektor, der har spidsen i skydepladsen, en udstrækning fra skydepladsen af 8 sm, og begrænsning mod W. og mod S. af linier, der fra skydepladsen går i retninger henholdsvis 350° og 120°.

(U. f. s. Nr. 47/2665. Stockholm 1949.)

2016. Sverige. Öregrundsgrepen. Radiofyr atter i virksomhed.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/891 1949 udgår.*Position.* c. 60° 22' N. 18° 24' E.*Detaller.* Djursten retningsradiofyr er atter i virksomhed. Fyrets sendetider er:

Usigtbart vejr: Kontinuerligt.

Klart vejr: 0.—5.^m og 30.—35.^m af hver time.

(U. f. s. Nr. 47/2719. Stockholm 1949.)

2017. Sverige. Bottniske Bugt. Åstholmsudde fyr elektrificeret. Fyrkarakter forandret. Fyr tændt om dagen i usigtbart vejr.*Position.* c. 62° 23' N. 17° 44' E.*Detaller.* Åstholmsudde fyr er blevet elektrificeret og er samtidigt blevet forandret til at vise hvidt, rødt og grønt lys med en-formørkelse hver 8^s, lys 4^s, mørke 4^s.

For fremtiden vil fyret i tiden: November—Februar blive tændt om dagen i usigtbart vejr.

(U. f. s. Nr. 47/2661. Stockholm 1949.)

2018. Tyskland. Neustädter Bugt. Neustadt havneindløb. Oplysninger om vrage.1. *Position.* 54° 05' 18" N. 10° 49' 08" E.*Detaller.* Vraget af den på ovennævnte plads sunkne undervandsbåd rager ikke mere op over vandet. En grøn spidstønde med 1 ballon er udlagt over midten af vraget.

2. Vrag fjernet.

Positioner. a) $54^{\circ} 05' 18''$ N. $10^{\circ} 49' 11''$ E.

b) $54^{\circ} 05' 17''$ N. $10^{\circ} 49' 16''$ E.

Detaller. Vragene, der var sunket på ovennævnte plads, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 46/3387. Hamburg 1949.)

2019. Tyskland. Kieler Bugt. Howacht Bugt. Putlos skydeområde. Sejlsforbud ophævet. Skydeøvelser afsluttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1933 1949 udgår.

Position. c. $54^{\circ} 20'$ N. $10^{\circ} 50'$ E.

Detaller. De i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede skydeøvelser er afsluttet. Forbudet mod besejling af det midlertidigt udvidede skydeområde ved Putlos og af de minestrøgnede ruter 7 og 10 er atter ophævet.

(N. f. S. Nr. 46/3375. Hamburg 1949.)

(Se tillæg.)

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

2020. (P). Sverige. Sundet. Malmö havneområde. Malmö nr. 3 fyr. Tågesignal oprettes.

Tidspunkt. c. 15. December 1949.

Position. c. $55^{\circ} 37'$ N. $12^{\circ} 59'$ E.

Detaller. Ved Malmö nr. 3 fyr oprettes et tågesignal med tyfon, en-tone hver 3^s , tone 1^s , pause 2^s .

Kort Nr. 132.

(U. f. s. Nr. 47/2677. Stockholm 1949.)

2021. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing fiskerihavn N. Oplysning om afmærkning.

Position. Rudkøbing: c. $54^{\circ} 56',3$ N. $10^{\circ} 42',6$ E.

Detaller. N. for Rudkøbing fiskerihavn findes 3 hvide stager, der er udlagt, som følger:

1) 43 m 335° fra lystbådehavns N.-moles S.-ende.

2) 44 m 340° - fiskerihavns E.-moles hoved.

3) 63 m 311° - — — — —

Udfor fiskerihavnen og lystbådehavnen findes ikke andre somærker end ovennævnte tre.

Kort Nr. 172.

Publikationer. Havnelods, side 266.

(Inspektionsskibet Lovenørn, 22. November 1949.)

2022. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Kendelige punkter.

Positioner. a) $54^{\circ} 56'$ ($14''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($18''$) E.

b) $54^{\circ} 56'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($18''$) E.

Detaller. I Rudkøbing er på position a) ved den nye brandstation opført-et slangetårn, hvis højde over daglig vandstand er c. 24 m.

På position b) ved sygehuset er opført en skorsten, hvis højde over daglig vandstand er 32 m.

Kort Nr. 172.

(Stads- og havneingeniøren, Rudkøbing, 22. November 1949.)

2023. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Holnishaken lystønde forandret.

Position. c. $54^{\circ} 52',7$ N. $9^{\circ} 37',7$ E.

Detaller. Det opgives, at Holnishaken lystønde på ovennævnte plads viser hvidt et-blink c. hver 5^s .

Kort Nr. 154, 152, 150, 185 og 126.

Publikationer. Danske Lods III, side 154.

(Patrouillen, Flensborg Fjord, November 1949.)

(Se tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2024. (P). Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals klokketønde flyttes.
Tidligere E. f. S. Nr. 45/1856 1949.
Tidspunkt. Første halvdel af December måned 1949.
Position. Hals klokketønde: 56° 57' (36") N. 10° 23' (19") E.
Detaller. Hals klokketønde vil blive flyttet fra sin nuværende, ovenfor anførte plads til den på 56° 57' (26") N. 10° 23' (52") E. fundne 5,4 m pulle, hvor den vil blive udlagt midt på pullen.
Publikationer. Danske Lods II., side 94. Fyrfort. Nr. 177. Søm.fort. side 28, Nr. 31.
 (Marineministeriet, 25. November 1949.)

2025. Danmark. Limfjorden. Logstor Bredning. Livø N. Oplysning om vrage.
Tidligere E. f. S. Nr. 48/1983 1949 udgår.
Position. 55° 55' 54" N. 9° 05' 22" E.
Detaller. Vraget af det N. for Livø sunkne luftfartøj er nedsprængt til i flugt med havbunden.
Kort Nr. 104.
 (Nordjyske marinedistrikt, 28. November 1949.)

2026. Danmark. Skagerrak. Skagens Rev fyrskib. Radiofyr atter i virksomhed.
Tidligere E. f. S. Nr. 47/1940 1949 udgår.
Position. Skagens Rev fyrskib: 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E.
Detaller. Skagens Rev fyrskib radiofyr er atter i normal virksomhed. Skagens fyrs radiofyr er standset.
 (Skagens Rev fyrskib, 23. November 1949.)

2027. Sverige. Skagerrak. Säcken—Singlefjorden sejløb. Kattholmen. Nyt fyr tændt.
Position. c. 59° 03',6 N. 11° 09',8 E.
Detaller. På Kattholmen E.-pynt er tændt et nyt fyr, Kattholmen fyr, der viser hvidt, rødt og grønt et-blink hver 3^s. Flammens højde: 7,5 m. Synsvidde: 9 sm for hvidt, 6 sm for rødt og 5 sm for grønt lys. Hvidt fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i pejl. fra 178° til 205°.	5. Hvidt i pejl. fra 23° til 26°,5.
2. Hvidt i — - 205° - 225°.	6. Rødt i — - 26°,5 - 55°.
3. Rødt i — - 225° - 297°.	7. Grønt i — - 55° - 83°.
4. Grønt i — - 297° - 23°.	

Kort Nr. 92.
 (U. f. s. Nr. 47/2680. Stockholm 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2028. (T). Holland. Nordsoen. Terschellingerbank fyrskib midlertidigt ombyttet med lystønde.
Tidligere E. f. S. Nr. 46/1901 1949 udgår.
Position. c. 53° 28',7 N. 5° 08',3 E.
Detaller. Terschellingerbank fyrskib er for nogle uger ombyttet med den rødmaledede lystønde *ET. 9*, der viser hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 15^s.
 (B. a. Z. Nr. 301/4219. 's-Gravenhage 1949.)

2029. Holland. Nordsoen. Ijmuiden anduvning. Vraglystønde genudlagt.
Tidligere E. f. S. Nr. 46/1902 1949 udgår.
Position. c. 52° 29',3 N. 4° 32' E.
Detaller. Baloeran vraglystønde er atter udlagt på ovennævnte plads. Den midlertidigt udlagte spidstønde er inddraget.
 (B. a. Z. Nr. 301/4218. 's-Gravenhage 1949.)

2030. England E.-kyst. Inner Dowsing. Oplysninger om vrage.

1. *Position.* 53° 17' 54" N. 0° 36' 36" E.
Detaller. Et vrage, over hvilket mindste dybde er 9,1 m, ligger sunket på ovennævnte plads. En grønmalet lystønde (spidstønde), der viser grønt gruppe-blink, tre-blink hver 10^s, er udlagt tæt E. for vraget.
2. *Position.* c. 53° 18' 10" N. 0° 37' 15" E.
Detaller. Vraget, der tidligere var angivet at være sunket på ovennævnte omtrentlige plads, udtages af kortet.
3. *Position.* c. 53° 18' 35" N. 0° 37' 00" E.
Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er forøget til 13,7 m. Vraglystønden, der var udlagt tæt E. for vraget, er inddraget.
4. *Position.* 53° 19' 54" N. 0° 37' 48" E.
Detaller. Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er 14,2 m. Vraget, der tidligere var angivet at være sunket tæt E. for ovennævnte plads, udtages af kortet sammen med vraglystønden.

(N. t. M. Nr. 2434. London 1949.)

2031. England E.-kyst. Tyne Floden anduvning. Vrage.*Position.* 54° 59' 30" N. 1° 20' 52" W.*Detaller.* Et vrage, over hvilket mindste dybde er 10,1 m, er sunket på ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 2400. London 1949.)

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

2032. England S.-kyst. Southampton Water. Borearbejder. Advarsel.*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1957 1949 udgår.*Position.* Fawley fyrbåke: c. 50° 50' 40" N. 1° 20' 10" W.*Detaller.* Imellem pladserne

- a) 265 m 117° fra Fawley fyrbåke og
- b) 1040 m 135° - — —

udføres borearbejder fra to pramme, der fører signaler som et skib, der afmærker vrage, og som i usigtbart vejr med en dybttonende klokke afgiver to-slag hver 30^s.

4 rødmaledede pæle af stål, der er forsynet med cylindertopbetegnelse og med lanterner, der viser rødt, fast lys, vil blive anbragt på følgende steder:

- a) 293 m 120° fra Fawley fyrbåke,
- b) 518 m 130° - — — ,
- c) 762 m 133° - — — og
- d) 1006 m 135° - — — .

Skibe må ikke passere W. om prammene, når der arbejdes fra disse, og de skal holde sig tilstrækkelig langt fra dem til at gå klar af fortøjningswirene.

I nærheden af prammene skal man, når borearbejdet er i gang, sætte farten ned til den mindst mulige for ikke at forvolde skade på boreinstrumenterne.

(N. t. M. Nr. 2442. London 1949.)

2033. England W.-kyst. Bristol Channel. Vraglystønde udlagt.*Position.* 51° 21' 10" N. 3° 40' 47" W.*Detaller.* En grønmalet lystønde (kugletønde), der viser grønt et-blink hver 10^s, er udlagt på ovennævnte plads.

(N. t. M. Nr. 2395. London 1949.)

2034. England. Bristol Channel. Breaksea Point. Oplysninger om vrage.*Position.* c. 51° 21' 24" N. 3° 21' 21" W.*Detaller.* Mindste dybde over vraget på ovennævnte plads er 8,5 m. Vraget, der tidligere var angivet at være sunket tæt SW. for ovennævnte plads, og over hvilket mindste dybde var 10,1 m, udtages af kortet.

(N. t. M. Nr. 2449. London 1949.)

2035. England. Bristol Channel. Barry anduvning. Vraglystønde udlagt.*Position.* c. 51° 22' 40" N. 3° 14' 35" W.*Detaller.* Et vrag, over hvilket mindste dybde er 6,1 m, ligger sunket på ovennævnte plads. En grønmalet lystønde (stumpønde), der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s, er udlagt tæt SE. for vraget.

(N. t. M. Nr. 2448. London 1949.)

2036. England W.-kyst. Bristol Channel. Barry anduvning. Oplysninger om vrag.1. *Position.* c. 51° 21' 39" N. 3° 14' 48" W.*Detaller.* Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrag, der tidligere var angivet at ligge tæt W. herfor, er nu 13,4 m. Lystønden, der var udlagt tæt W. for vraget, er inddraget.2. *Positioner.* a) c. 51° 21' 45" N. 3° 14' 05" W.

b) c. 51° 21' 00" N. 3° 18' 25" W.

Detaller. På ovennævnte pladser a) og b) findes vrag, over hvilke mindste dybde er henholdsvis 10,7 m og 12,2 m.

(N. t. M. Nr. 2397. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.**2037. Island W.-kyst. Faxaflói. Skerjafjörður. Lystønder udlagt.***Position.* Sudurnes varde: 64° 09' (11") N. 22° 02' (26") W.*Detaller.* To nye sorte lystønder med rød overdel er udlagt i Skerjafjörður ved indsejlingen mellem Sudurnes og Kerlingarskers på følgende pladser:

a) Ydre lystønde: 660 m 290° fra Sudurnes varde.

b) Indre — : 750 m 180° — —

Ydre lystønde viser grønt et-blink hver 3^s.Indre — — rødt et-blink hver 4^s.*Kort* Nr. 45, 43 og 40.*Publikationer.* Fyrfort. Nr. 924 B og 924 C.

(T. t. s. Nr. 11/29. Reykjavik 1949.)

2038. Island W.-kyst. Bredefjord. Gilsfjörður. Kabel udlagt.*Position.* Kaldrana: c. 63° 25',3 N. 21° 54',4 W.*Detaller.* Et nyt kabel er udlagt over Gilsfjörður i Bredefjord. Kablet ligger tværs over fjorden lige W. for det gamle kabel og går fra pladsen 1200 m W. for Kaldrana til pladsen 800 m W. for Langeyri. Kablets landingssteder er afmærket.*Kort* Nr. 42 og 41.

(T. t. s. Nr. 11/31. Reykjavik 1949.)

2039. Island W.-kyst. Isafjardardjup. Mjóifjörður. Kabler udlagt.*Positioner.* a) Hrutey: c. 65° 55',4 N. 22° 34',7 W.

b) Eyri: c. 65° 53',3 N. 22° 36',5 W.

Detaller. To nye kabler er udlagt over Mjóifjörður i Isafjardardjup, det ene lige S. for Hrutey, det andet fra Eyri mod Keldu.*Kort* Nr. 41.

(T. t. s. Nr. 11/30. Reykjavik 1949.)

2040. Færøerne. Nolsø fyr og radiofyr forandret. Radiofyr atter i virksomhed.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1087 og 26/1171 1949 udgår.*Position.* 61° 57' (25") N. 6° 36' (14") W.*Detaller.* Nolsø fyr er omdannet til elektrisk drift, hvorved lysevnen er forøget fra c. 23 sm til c. 26 sm. Fyrkarakteren er uændret.

Nolsø radiofyr er ændret til følgende:

Radiofrekvens: 318,5 kc/s. Type: A 2. Rækkevidde: 100 sm. Tonefrekvens: 1005 c/s. Signalet er:

a. Bogstaverne <i>NO NO</i>	10,75 ^s .
b. Pause	1,25 ^s .
c. 8 streger, hver af 4,5 ^s varighed, adskilt ved mellemliggende pauser, hver af 0,25 ^s varighed	37,75 ^s .
d. Pause	10,25 ^s .
	Ialt... 1 ^m .
Gentagelse af ovenstående	1 ^m .
Hele udsendelsens varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Sendetider:

Usigtbart vejr: Hver 6. minut, regnet fra det 0. minut af hver time.

Klart vejr: Det 12. og 18. minut af hver time.

Publikationer. Færøske Lods, side 57. Fyrfort. Nr. 883 og 2064.

(Fyrdirektoratet, 28. November 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

T Supplement No. 5 to Bay of Bengal Pilot.

Tillæg.**I. Østersøen.**

2041. Tyskland. Darsser Ort N. t. W. Rute 1. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1780 1947.

Position. 54° 38' 26" N. 12° 26' 02" E.

Detaller. Fyret, der viste hvidt hurtigblink, på vraget af tysk dampskib *Gneisenau* på ovennævnte plads, er beskadiget og slukket. En vraglystønde, der viser grønt to-blink hver 10^s, er udlagt 250 m E. t. N. for vraget.

Kort Nr. 186, 187 og 188.

(Fyrdirektoratet, 30. November 1949.)

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

2042. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Havn. Ledebåke beskadiget. Ledefyr midlertidigt slukket.

Position. Kastrup Havn bagfyr: 55° 38' 09" N. 12° 39' 30" E.

Detaller. Efter påsejling af Kastrup Havn forreste leddebåke viser båkelinien 15 m for N.-ligt i den ydre ende af den gravede rende til havnen. Fyrene på leddebåkerne er slukket indtil videre.

(Fyrdirektoratet, 30. November 1949.)

**2043. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet rende over Tolkebarren.
Oplysning om dybde.**

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1811 1949 udgår.

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

Detaller. Ved opmålingen den 26. November 1949 af den gravede rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes dybden at være 4,6 m i E.-siden af renden, 4,8 m i midten af renden (fyrlinien) og 3,8 m i W.-siden af renden.

(Grønsund Lodsori, 26. November 1949.)

Månedsoversigt Nr. 12

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

Udgivet af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

København i. December 1949.

- Danmark.**
- 1849
49/2006 } Fortegnelse over vrug og skibsfartshindringer 1939—1949 i *danske* og nærliggende farvande.
8/447 } Regler for ombytning af afmærkningen ved *danske* minestrøgne ruter med vintersømærker
under eventuelle isforhold.
- 21/922 }
29/1268 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne fyrskibe, lystønder og andre sømærker i *danske*
32/1376 } farvande.
40/1046 }
41/1704 }
45/1863 }
45/1864 }
33/1392 } Minefaren i *danske* farvande. Advarsel.
- 1949 **I. Østersøen.**
- 1/3 }
25/1092 } Østersøen E. for Trelleborg-Wismar. Oplysning om minefrie og minefarlige områder.
1/7 } Danmark. Gedser anduvning. Rødsand Rende. Oprensningsarbejder. Oplysning om af-
mærkning.
- 1/10 }
22/968 } Danmark. Bornholm. Rønne. Havnearbejder påbegyndt. Fyr fjernet. Tønder udlagt.
27/1180 } Advarsel.
- 47/1920 } Danmark. Bornholm W.-kyst. Rønne Havn bagfyr. Fyrkarakter midlertidigt forandret.
46/1876 }
46/1877 } Danmark. Bornholm. Raghømmer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/12 }
19/843 } Østersøen. Christiansø E. Losseplads for ammunition og krigsgas. Oplysning om afmærkning.
- 1/13 } Sverige. Østersøen. Advarsel mod ankring og fiskeri.
49/2010 } Sverige. Kivik N. Skydeøvelser.
- 1/14 } Sverige. Karlshamn indsejling. Karlshamn afmagnetiseringsstation. Forbudt område.
Sejladsforskrift.
- 1/15 } Sverige. Utlängan—Falsterborev. Farvandet ud for Karlskrona. Ankringsforbud.
22/970 } Sverige. Öland S. Bundfast fyr på Ölands södra grund under opførelse.
1/16 } Sverige. Gotland. Fårösund S.-lige indsejling. Slite indsejling. Mineområder. Ankrings-
forbud.
- 1/18 } Sverige. Stockholms Skærgård. Forbudt område.
1/19 } Sverige. Stockholms Skærgård. Mineområder. Ankringsforbud.
1/20 } Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Mineområde. Ankringsforbud.
1/21 } Sverige. Bottniske Bugt. Farvandet ud for Sundsvall og Härnösand. Mineområder. Ank-
ringsforbud.
- 1/22 } Sverige. Bottniske Bugt. Umeå uthamn indsejling. Mineområde. Ankringsforbud.
1/23 } Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige indløb. Tjuvholmssundet. Ankringsforbud.
- 25/1098 } Finland. Oplysning om minefrie og minefarlige områder ved Finlands kyster.
1/24 } Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märket fyr. Sejlansvisning.
25/1101 } Finland. Finske Bugt. Porkala Omraadet S. Oplysning om afmærkning.

1949

- 1/26 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt E. Kollin—Lisi Nos.* Forbudt områdes grænser forandret.
- 1/27 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt.* Ankringsforbud.
- 1/28 U.S.S.R. *Finske Bugt. Kronstadt SW.* Forbudt område.
- 1/29 U.S.S.R. *Finske Bugt. Sesvær S.* Ankringsforbud.
- 1/30 U.S.S.R. *Finske Bugt. Lavensaari NE.* Ankringsforbud.
- 1/31 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt.* Forbud mod ankring og fiskeri.
- 1/32 U.S.S.R. *Estland. Finske Bugt. Tallinn havn.* Forbudt område for ikke-afmagnetiserede skibe.
- 36/1499 } U.S.S.R. *Estland. Dago N. og NW.* Oplysninger om fyr og lystønder.
- 39/1601 }
- 1/33 U.S.S.R. *Lettland. Libau* anduvning. Forbudt område.
- 9/489 Polen. *Gdynia Rød.* Frigivet område. Ankringsforbud.
- 1/34 Polen. *Gdynia Havn.* Forbud mod sejlads.
- 1/35 Polen. *Pommerske Bugt. Kolberg havn.* Sejlånvkning.
- 29/1274 Polen. *Kolberg W. Øvelsesområde.* Advarsel.
- 1/37 *Kielerkanalen.* Dybgående og mastehøjde for passerende skibe.
(Se endvidere sidste afsnit).

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

- 45/1838 Danmark. *Sundet. Helsingør Nordhavn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/64 } Danmark. *Sundet. Helsingør havn.* Oplysning om midlertidige havnefyre.
- 16/783 }
- 41/1720 Danmark. *Sundet. København—Klampenborg.* Afmærkning for rute fart inddraget for vinteren. *Bellevue Anlægsbro* fyr slukket.
- 44/1806 Danmark. *Sundet. Middelgrunds Fort.* Tågesignal forandres.
- 2/72 Danmark. *Sundet.* Grænser for losseplads forandret.
- 2/74 Danmark. *Sundet. Københavns yderhavn.* Svajepæl ikke på plads.
- 47/1934 Danmark. *Sundet. Københavns Frihavn E.-mole.* Anlægshoved nedrives.
- 44/1807 Danmark. *Sundet. Københavns havn. Trekroner SW.* Oplysning om grund.
- 2/75 Danmark. *Sundet. Flakfort* fyr midlertidigt nedlagt. Tågesignal i virksomhed.
- 2/76 Danmark. *Sundet. København. Prøvestenshavn.* Uddybningsarbejder. Advarsel.
- 49/2042 Danmark. *Sundet. Kustrup havn.* Ledebåke beskadiget. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 2/78 Danmark. *Sundet. Amager S. Aflandshage.* Skydesveiser.
- 26/1155 Sverige. *Sundet. Malmö havn.* Lys- og klokketønde og lystønde midlertidigt inddraget.
- 2/79 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede rende. Mindre sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 25/1110 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Stege Bugt. Lindholm E.* Kapsejladsmærker udlagt.
- 49/2043 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet rende over *Tolkebarren.* Oplysning om dybde.
- 6/371 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 40/1638 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Masnedsundbroen.* Duc d'alber opføres.
- 2/87 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund S.-lige del.* Dybde aftaget.
- 31/1331 Danmark. *Store-Bælt. Omo havn.* Havnearbejder iværksættes.
- 45/1843 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Albuen* forfyrt væltet.
- 45/1844 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Lango* bagbåke væltet.
- 45/1845 Danmark. *Store-Bælt. Nakskov Fjord. Trælholm* bagbåke væltet.
- 37/1537 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing.* Havnearbejder. Advarsel.
- 48/1971 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige* indsejling. *Middelgrund* lystønde midlertidigt inddraget.
- 2/95 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund E.-lige* anduvning. Oplysning om grund. Sejlånvkning.
- 45/1848 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om dybde.
- 47/1936 Danmark. *Lille-Bælt. Vejle Fjord. Træskohage* fyr forandres.
- 18/841 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavnen.* Havnebygningsarbejder. Advarsel.
- 26/1158 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Anlægsbro under opførelse.
- 39/1606 Danmark. *Lille-Bælt. Fredericia. Kastelshavn S.* Nyt fyr tændt.
- 13/680 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding.* Havnearbejder. Advarsel.
- 2/100 Danmark. *Lille-Bælt. Føns Vig W.* Minefare. Spærret område.
- 18/818 Danmark. *Lille-Bælt. Assens havn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/103 Danmark. *Lille-Bælt. Sandvig S.* Minefare. Spærret område.
- 22/981 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* indsejling. Undervandshindring rapporteret.
- 40/1641 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa* anduvning. *Sønderstrand* fyr upålideligt.
- 2/105 Danmark. *Lille-Bælt. Mommark NE.* lystønde midlertidigt forandret.
- 2/108 Tyskland. *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Gelting Bugt.* Vragområde afmærket.

(Se endvidere sidste afsnit.)

1949

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2/109 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede områder.
 15/733 Danmark. Kattegat. Kattegat S. fyrskib ombyttet med reservefyrskib.
 48/1973 Danmark. Kattegat. Raageleje. Skydeøvelser. Advarsel.
 23/1026 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Afmærkning ved ammunitionssløseplads i uorden.
 41/1696 } Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser. Advarsel.
 45/1849 }
 28/1230 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Tågesirene og radiofyr midlertidigt udo af virksomhed.
 19/863 Danmark. Isefjord. Hundested havn. Reparationsarbejder.
 45/1850 Danmark. Isefjord. Gravede rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.
 2/111 Danmark. Isefjord. Lynæs havn indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1402 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk indsejling. Ledebnaak væltet.
 25/1115 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde havn. Ledefyr oprettes.
 45/1852 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 2/114 Danmark. Isefjord. Vellerup Vig. Egholm bro delvis ødelagt.
 2/121 Danmark. Kattegat. Odden kirke W. Minefare.
 2/122 Danmark. Kattegat. Samso NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 48/1974 Danmark. Kattegat. Samso E. Rute 28—rute 25 d. Spidstønder udlægges for minestrygning.
 23/1029 Danmark. Kattegat. Nekselø Bugt. Havnsø. Havnearbejder påbegyndt.
 46/1890 Danmark. Kattegat. Odense indsejling. Båke væltet.
 32/1374 Danmark. Kattegat. Juelsminde havn. Havnefyr slukket indtil videre.
 2/127 Danmark. Kattegat. Aarhus. Oplysning om havnearbejder. Sejlansvisning.
 2/128 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Midtermolen. Bolværksskrod. Afmærkning udlagt.
 48/1970 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Pier I. Havnearbejder iværksættes.
 16/771 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Østre Mole NNE. Dybde formindskes.
 10/541 Danmark. Kattegat. Aarhus havn. Bassin IV. Havnearbejder.
 28/1233 Danmark. Kattegat. Egens Vig. Nappelam bro midlertidigt uanvendelig.
 2/132 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/133 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Oplysning om dybde.
 6/400 Danmark. Kattegat. Randers Fjord anduvning. Klokketønde ombyttet med vinter-sømærke.
 27/1193 Danmark. Mariager Fjord. Hadsund jernbanebro E. Stærkstrømskabel udlægges.
 2/136 Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt fyrskib—Hals Barre fyr. Oplysning om lods.
 28/1234 Danmark. Kattegat. Læsø N. fyrskib—Skagens Rev fyrskib. Spirtønder udlagt for minestrygning.
 2/139 Danmark. Kattegat. Skagen—Læsø N. Oplysning om lods.
 3/254 Danmark. Kattegat. Skagens havn. Tågesignal midlertidigt erstattet med reservetågesignal.
 2/140 Danmark. Kattegat. Grenen E. Oplysning om miner.
 2/144 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Advarsel mod ankring og fiskeri.
 2/145 Sverige. Kattegat. Göteborg havn. Forbud mod ankring og fiskeri.
 2/147 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Løbet over Hals Barre. Søndforskydning.
 22/1004 Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Uddybningsarbejder påbegyndt.
 49/2024 Danmark. Limfjorden E.-lige indsejling. Hals klokketønde flyttes.
 17/795 } Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Pæle med radarreflektorer forsøgsvis opsat.
 43/1771 }
 2/146 Danmark. Limfjorden E.-lige del. Sømærker forsøgsvis udlagt.
 1/49 } Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Oplysning om flydedokker.
 35/1482 }
 25/1121 } Danmark. Limfjorden. Aalborg havn. Havnearbejder udføres.
 35/1483 }
 29/1280 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Jernbanebroen. Midlertidigt forbud mod sejlads under visse brofag.
 2/148 Danmark. Limfjorden. Aalborg—Løgstør. Bejstrup Lob. Oplysning om dybde.
 2/150 Danmark. Limfjorden. Nibe indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.
 46/1893 Danmark. Limfjorden E.-lige del. Middelgrund. Afmærkning forandres.
 2/151 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-side af svæjbassin aftaget.
 2/152 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/153 Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Oplysning om dybde i gravede rende.
 45/1858. Danmark. Limfjorden. Løgstør Rende W. Skibsfartshindring.
 1/59 Danmark. Skive Fjord. Båke væltet.
 45/1860 Danmark. Limfjorden. Tisted. Havnearbejder påbegyndt. Advarsel.
 2/157 Danmark. Limfjorden Mors. Ørøde skibsværfthavn midlertidigt lukket for besejling.
 2/158 Danmark. Limfjorden. Vilsundbroen. Passage vanskelig.
 2/159 Danmark. Limfjorden. Vilsund anlægsbro (lossebroen) beskadiget.
 18/825 Danmark. Limfjorden. Tyborøn. Oplysning om havnearbejder.
 47/1966 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
 2/165 Skagerrak. Losseplads for ammunition.
 2/170 Sverige. Skagerrak. Grebbestad. Midlertidigt radiofyr.
 (Se endvidere sidste afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1949
- 3/212 *Grønland W.-kyst. Godthaab anduvning. Koekærne. Agtorssuit fyr tændt, men i uorden. Advarsel.*
- 26/1165 *Grønland W.-kyst. Sukkertoppen. Midlertidige lodobåker opført.*
- 3/213 *Nordsøen. Jylland W.-kyst. Oplysning om minefarligt område (NEMEDRI-område 12).*
- 3/214 *Danmark. Jylland W.-kyst. Mineområde. Forbud mod sejlads.*
- 3/216 *Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser.*
- 3/215 *Danmark. Horns Rev N. Spærret område.*
- 31/1349 *Danmark. Nordsøen. Horns Rev. Esbjerg ruten. Oplysninger om Vyl fyrskib.*
- 3/218 *Danmark. Fano Bugt. Spærrede områder.*
- 3/219 *Danmark. Graadyb anduvning. Sømærker udlagt.*
- 18/827 *Danmark. Graadyb Barre. Oplysning om uddybningsmaskinens virksomhed.*
- 38/1592 *Danmark. Grævet rende over Graadyb Barre. Oplysning om tilsanding.*
- 3/221 *Danmark. Graadyb. Grævede rende. Sømærke flyttet.*
- 3/222 } *Danmark. Graadyb. Tørre-Bjælke S. Tilsanding. Oplysning om dybde, midlertidige lede-*
- 4/317 } *fyr og besøjling. Afmærkning midlertidigt forandret.*
- 3/224 *Danmark. Graadyb. Fano. Nordby. Oplysning om havnen.*
- 3/225 *Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om dybde.*
- 3/227 *Danmark. Lister Dyb. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
- 3/228 *Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod ankring og fiskeri.*
- 3/229 *Tyskland. Brunshüttel. Oplysning om afmagnetisering.*
- 2/230 *Tyskland. Helgoland. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
- 3/231 } *Nordsøen. Helgoland. Bombardementsøvelser. Advarsel.*
- 19/868 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
- 3/232 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
- 3/233 } *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt område for ankring og fiskeri.*
- 48/1986 } *Nordsøen S.-lige del. Oplysninger om fyrskibene S. 2, P. 11 og P. 15.*
- 48/1987 }

(Se endvidere sidste afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1949

- 44/1829 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske ruter.*
- 26/1169 *Færøerne. Vaago. Søvaag. Havnearbejde. Advarsel.*
- 26/1172 *Færøerne. Thorshavn. Havnearbejder.*
- 26/1173 *Færøerne. Østero. Fuglefjord. Havnearbejder. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1949 *Danmark.*
- 4/268 *Nødmeldinger fra skibe.*
- 4/269 *Bekendtgørelse om visse forholdsregler til skibsfartens betryggelse. Indberetning om drivende miner og andre farer for sejladsen.*
- 4/270 *Indberetning om observerede fejl ved fyrbelysning eller søafmærkning i danske farvande.*
- 4/271 *Stednavne rettes i de danske søkort.*
- 4/272 *Bekendtgørelse angående forbud mod sejlads, ankring og fiskeri i visse områder i danske farvande inden for linien Skagen—Kristiansand.*
- 4/328 } *Oplysning om minefarligt område inden for Skagen, W.-for linien Trelleborg—Wismar*
- 15/748 } *(NEMEDRI-område 50).*
- 21/960 }
- 20/917 *Bekendtgørelse om midlertidige begrænsninger i adgangen til sejlads i danske farvande.*
- 4/273 *Politibekendtgørelse om forbud mod sejlads på Flensborg Fjord.*
- 4/274 *Bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.*
- 4/275 *Handelsministeriets bemærkninger i anledning af udsendelsen af bekendtgørelse om sejlansvisninger for skibe.*
- 4/276 *Oplysning om navigationsefterretninger gennem marinestationer.*
- 4/277 } *Oplysninger om miner i danske farvande samt om foranstaltninger til sikring af skibsfarten.*
- 16/776 }
- 4/278 *Advarsel til skibsfarten vedrørende miner.*
- 4/279 *Indskærpelse af vigepligt overfor minestrygere.*
- 4/280 *Oplysninger vedrørende forskellige signalstationer.*
- 4/281 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger (navigational warnings).*
- 4/282 *Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske navigationsefterretninger om drivende miner (mine warnings).*

- 1949
 4/283 Udsendelse af radiotelefoniske efterretninger for søfarende.
 4/284 Udsendelse af radiotelegrammer til *danske* skibe.
 4/285 Danmarks søfartsradio. Oplysning om frekvens.
 4/286 Radiotelegrafiske og radiotelefoniske udsendelser om isforhold i *danske* farvande.
 8/477 Radiotelefoniske oplysninger om strømforhold fra visse fyrskibe.
 6/392 Udsendelse af meteorologiske meldinger. Stormvarsel.
 9/515 Bekendtgørelse om sundhedsforanstaltninger over for udenlandske havne.
 13/678 Døglige radioudsendelser om smitsomme sygdomme, epidemier og karantænebestemmelser.
- Belgien.*
 20/918 Vragbjærgnings- og vragsprængningskibe. Signalvisning.
- Finland.*
 4/288 Signaler for minestrygningsfartøjer.
- Norge.*
 4/289 *Skagerrak. Oslofjorden—Kristianssand S.* Ismeldinger.
- Storbritannien.*
 4/290 *Britiske Øer.* Advarsel mod at komme vragsprængningskibe for nær.
- Sverige.*
 4/291 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse havneområder.
 4/292 *Sverige S.-kyst. Ystad.* Forbud mod ankring.
 4/293 Sejlads i nærheden af minestrygere. Signaler m. m.
 4/294 Sejlanvisninger.
 4/295 Afmagnetiseringsstationer.
 47/1964 *Østersøen. Sundet.* Forsøgsmateriale udlagt. Advarsel.
- Tyskland.*
 4/296 *Kielerkanalen.* Oplysninger om afmagnetisering.

1949

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

- 6/337 } *Danmark.* Sejlanvisningstjenesten. Rettelser til *NEMEDRI.*
 9/516 }
 6/339 *Danmark.* Indskærpelse af bestemmelser vedrørende ankring ved minestrøgne ruter.
 6/340 *Danmark.* Forskrifter for skibe, til ankers ved minestrøgne ruter i *danske* farvande i tåge.
 39/1625 Oplysning om bredden af de minestrøgne ruter samt minestrøgne områder i tilslutning til ruterne.
 6/341 *Danmark.* Bestemmelser vedrørende passage af *danske* fyrskibe.
 6/342 *Danmark.* Sejlads i *danske* ruter. Advarsel.
 6/343 *Østersøen W.-lige del.* Tvangsruiter. Vrag. Advarsel.
 6/344 *Danmark. Østersøen.* Del af rute 44 ikke afmærket. Sejlanvisning.
 6/345 *Finske Bugt. Helsinki—Kronstadt* rute. Bredde delvis forøget.
 6/346 *U. S. S. R. Letland. Ventspils (Windau).* Rute forandret.
 45/1870 *Polen.* Ruten *Swinemünde E.* Afmærkning forandret.
 10/556 *Tyskland. Stralsund E.* ruten. Sejlanvisning.
 6/348 } *Tyskland. Stralsund N. og W.* Sejlanvisning.
 9/519 }
 28/1242 *Tyskland. Rute I—Stralsund.* Oplysninger om afmærkning.
 6/351 *England.* Magnetiske miners levetid længere end antaget. Sejlanvisning.
 6/349 *Tyskland. W.-lige Østersø.* Afmærkning af mellempunkter i skibsruiter. Advarsel.
 31/1359 *Nordsøen.* Minestrøgne ruter. Sømærkers malig forandres.
 24/1088 *Nordsøen. Humber—Elbe ruten. P. 11* fyrskib ombyttet med reservefyrskib.

**Efterretninger om danske havne og broer angående dybdeforringelser
på grund af tilsanding og lign.**

1949		1949	
2/92	<i>Aaso bro.</i>	1/9	<i>Klintholm.</i>
2/164	<i>Agger Tange bro.</i>	34/1452	<i>Lund.</i>
2/154	<i>Amtoft bro.</i>	1/8	<i>Lundehøje.</i>
2/137	<i>Asaa.</i>	2/149	<i>Løgstor.</i>
2/102	<i>Assens.</i>	2/134	<i>Mellerup.</i>
1/4	<i>Bagenkop.</i>	2/107	<i>Mommark.</i>
1/11	<i>Bakkerne bådehavn.</i>	39/1615	<i>Mov anlægsbro.</i>
2/98	<i>Ballen bro, Fyn.</i>	2/150	<i>Nibe.</i>
2/97	<i>Birkholm.</i>	2/118	<i>Nykøbing S.</i>
2/88	<i>Bisserup bro.</i>	2/80	<i>Nyord.</i>
2/99	<i>Bjørno landingsbro.</i>	2/119	<i>Odden.</i>
36/1510	<i>Bogense.</i>	2/94	<i>Ristinge bro.</i>
2/124	<i>Bregnor.</i>	28/1244	<i>Rodby Havn.</i>
2/160	<i>Dover Odde anlægsbro.</i>	14/696	<i>Sejerø.</i>
2/66	<i>Espergærde.</i>	2/141	<i>Skagen.</i>
27/1198	<i>Feggesund bro.</i>	2/68	<i>Sletten.</i>
2/130	<i>Grenaa.</i>	2/65	<i>Snekkersten.</i>
2/82	<i>Gronsvund (Borgsted) færgebro.</i>	2/156	<i>Sønder-Draaby.</i>
2/135	<i>Hadsund.</i>	2/70	<i>Taarbæk.</i>
2/123	<i>Havnsø anlægsmole.</i>	30/1295	<i>Tyborøn.</i>
2/101	<i>Hejlaminde.</i>	3/223	<i>Varde.</i>
2/63	<i>Helsingør.</i>	2/69	<i>Velbæk.</i>
4/297	<i>Hesnæs.</i>	2/112	<i>Veddelev bådehavn.</i>
44/1817	<i>Hirtshals.</i>	2/106	<i>Vemmingbund bro.</i>
2/126	<i>Hov.</i>	2/142	<i>Vestero, Læsø.</i>
2/67	<i>Humblebæk.</i>	2/143	<i>Østerby, Læsø.</i>
2/77	<i>Kastrup skibsbro.</i>		

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger: 3
Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.
Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.
Ophalerbedding: - 600 ts.


Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



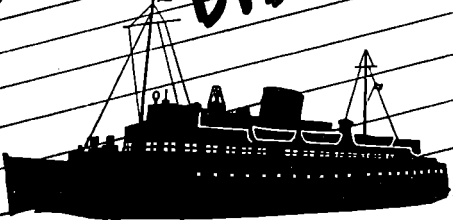

*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



GASOLIE - DIESELÖLIE

DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen København's Stevedore Comp. Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	Oldstevedore
Legster	S. Chr. Odgaard & Co.	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baaballe	Baaballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Svendborg	C. E. Jensen	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	



Medlemsliste

- | | |
|--|---|
| Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa. | Rederi A/S Kosmos, Aarhus. |
| D/S »Activ«, Korsør. | J. Lauritzen. |
| D/S af 1912. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | D/S »Myren«. |
| D/S »Als«. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi. |
| Rederiet Arrenak I/S. | D/S »Nautic«. |
| J. Asmussens Eft. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | D/S »Orient«. |
| D/S »Bes«. | D/S »Orion«. |
| D/S »Bothnia«. | D/S »Pacific«. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Phonix«, Esbjerg. |
| C. Clausen. | D/S »Progress«. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | Partrederiet s.s Runø. |
| D/S »Dania«. | D/S »Samsø«. |
| Danish American Gulf Oil Transport
Co. A/S. | D/S »Solnæs«. |
| D/S »Dannebrog«. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| D/S »Draco«. | D/S »Svendborg«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | Oluf Svendsen. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | Hans Svenningsen. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| Det Dansk Norske Dampskibsselskab. | A/S Tankskibsrederiet. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Jens Toft A/S. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | D/S »Torm«. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | Rederi-A/S Trampservice. |
| D/S »Hafnia«. | Tuxen & Hagemann. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Vendila«. |
| D/S »Helland«. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. | D/S »Viking«. |
| D/S »Jutlandia«. | A/S Det Østasiatiske Kompagni. |

FRA UGE TIL UGE

SKIBSFØRERFORENINGEN 75 ÅR

Torsdag d. 22. december kan *Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874* fejre sit 75 års jubilæum, og talrige gratulationer ledsaget af gode ønsker om fin vind fremover i årene, der kommer, vil sikkert i den anledning finde ned til Navigatørernes Hus i Havnegade og til foreningens afholdte formand, kaptajn *J. Kastrup Olsen*.

Foreningen blev stiftet ved et møde d. 22. december 1874, på hvilket der straks indmeldte sig 69 medlemmer, og hvor man vedtog den nye forenings love, hvori det nu efter forskellige lovændringer gennem tiden bl. a. hedder, at »Foreningens Formaal er i alle Retninger at varetage Medlemmernes Standsinteresser og at afgive et Samlingssted, hvor Medlemmerne kan drøfte disse, og hvor Medlemmerne kan indhente og afgive Oplysninger, som maatte være af Betydning for dem med Hensyn til deres Stilling og Forhold. Foreningen er upolitisk og maa ikke benyttes til politisk Propaganda.«

I de 75 år, der nu er svundet siden hin for den danske skibsførerstand så skelsættende dag, er foreningen støt og roligt i medvind som i modvind vokset frem til sit nuværende høje stade, hvor den med praktisk talt 100 pct. af samtlige danske skibsførere sluttet op bag sig står som en fuldgyldig repræsentant for den danske skibsførerstand, en repræsentant, hvis ord har stor vægt i de talrige forhandlinger med myndigheder m. m. i alle spørgsmål skibsfarten vedrørende, som årene har givet så rig anledning til, ikke mindst i de sidste år, hvor søneringen og dens mangecartede problemer har været under debat med en ny lovgivning på dette område som mål.

Foreningens første formand var kaptajn *H. E. Hansen*, der fungerede til 1892 for at blive efterfulgt af kaptajn *Jacob Holm*, der ligesom sin forgænger fungerede i en længere årrække. Derpå fulgte en periode med hurtige formandsskifter, indtil kaptajn *H. P. Hagelberg* tog roret i 1921 for i de kommende 27 såre begivenhedsrige år at lede foreningen, indtil han trak sig tilbage i 1948 for at blive afløst af den nuværende formand, kaptajn *J. Kastrup Olsen*.

Krigsårene fra 1939—45 var en meget vanskelig tid at komme igennem for foreningen, ikke mindst økonomisk set, men vanskeligheder er jo til for at overvindes, og de blev da også overvundne, så foreningen nu på sin 75-årsdag står veludrustet til at tage imod, hvad skæbnen måtte byde. Telegrafens står atter på »full speed ahead«, og man må håbe, at foreningen i tiden, der venter forude, må blive i stand til som i de svundne dage at kunne tjene den danske skibsførerstands interesser, for derigenem tjener den også Danmarks interesser.

40 ÅRS JUBILÆUM

Lørdag d. 10. december kunne direktør *Ernst Müller*, D.D.P.A., fejre 40 års jubilæum i selskabets tjeneste og blev selvsagt i den anledning hyldet og hædret og takket for den meget store andel, han gennem sit virke har haft for selskabets vækst og fremgang i det lange spænd af år.

Om D.D.P.A.'s store tankskibsflåde, der i dag er på over 63.000 tons d.w. og som sådan gør selska-

bet til Danmarks femtestørste rederi, udtalte direktør *Müller* i et interview til dagbladet *Børsen*, at man anser det for mest formålstjenligt »at kunne hjemføre 70—80 pct. af vort forbrug på egen køl og chartre tankskibe for resten, og det kan vi med vor nuværende flåde, som omfatter fire store tankskibe: Den 38-årige *Scandia*, endvidere *Christian Holm*, som kan holde 6—8 år endnu, og de to nye *Esso Nyborg* og *Esso København*, af hvilke den sidste med sine 17.585 tons d.w. ved anskaffelsen var Danmarks største skib. Standard Oil bygger for tiden tolv tankskibe på hver 24.000 tons, men med deres 31 fods dybgående kan de ikke anløbe ret mange danske havne. Dertil kommer, at Standard Oil for tiden gennemfører en udvidelse til ca. 1 milliard kroner af sit raffinaderi i *Fawley* i nærheden af *Portsmouth*, og meget tyder på, at vi i fremtiden skal hente vort forbrug der i stedet for ved *Aruba* udenfor *Venezuelas* kyst. I så fald er det meget muligt, at tankskibe på ca. 6000 tons vil være mere praktiske, fordi de foruden vore anlæg ved *Prøvestenen* og *Nyborg* vil kunne anløbe anlæggene ved *Esbjerg*, *Ålborg* og *Århus*. Hele dette spørgsmål vil dog næppe være afklaret før end om et årstid.«

KØBENHAVNS HAVNEBESTYRELSE

I sit møde d. 9. december tog *Københavns Havnebestyrelse* afsked med ikke mindre end fire medlemmer, nemlig departementschef *Johs. Dalhoff*, kgl. kommissarius *H. Wahl*, vinhandler *Chr. Gyldenstelte* og forbundsformand *Ingv. Dahl*, der fra nytår afløses af henholdsvis departementschef *H. Jespersen*, Handelsministeriet, departementschef *Palle Christensen*, Ministeriet for offentlige Arbejder, fhv. handelsminister, direktør *Halfdan Hendriksen* — som var medlem af havnebestyrelsen fra 1931 til sin udnævnelse til handelsminister i 1940 — og horderrepræsentant, redaktør *L. Estrup*.

Havnebestyrelsens formand, overpræsident greve *Moltke*, tog afsked med de udtrædende medlemmer med en smuk og hjertelig tale og overrakte tilsidst hver af dem et stort sølvvægarskrin med havnens våben på låget og modtagerens navn indgraveret på siden.

Havnebestyrelsen vedtog endvidere på samme møde budgetforslaget for året 1950 uden debat, efter at budgetudvalgets formand, borgmester *Arne Sundbo* havde redegjort for udvalgets enstemmige betænkning.

Til næstformand for det kommende år genvalgte direktør *Kørbing*, til medlemmer af leje- og forpagtningssudvalget landstingsmand *Stensballe* og borgmester *Sundbo* og til medlemmer af udvalget til fortolkning af havnens takster direktør *Kørbing*, ingeniør *C. A. Møller* og grosserer *Rudolph Schmidt*.

EN REDNINGSDÅD

De forenede Kulimportørers s.s. *Cimbria* reddede d. 11. december tre hollandske sømænd, hvis skib m.s. *Toornvliet*, 338 ts. d.w., var forlist i det overhandige vejr udfor den hollandske kyst. 6 af de øvrige besætningsmedlemmer omkom.

Cimbria havde opfanget SOS-radiosignaler fra *Toornvliet* og fandt skibet endnu flydende, men for-

ladt af besætningen. De tre mænd var af bølgerne blevet ført langt fra hinanden. Den første af dem, Johan Bal, blev reddet af *Cimbria*, da han havde været en halv time i vandet, den anden, van der Wilt, efter halvanden time og den tredje, Dyklien- gen, efter en time og tre kvarter.

Toornvliet holdt sig en lang Tid flydende, men grundet på det oprørte hav kunne *Cimbria* ikke sætte både ud. *Cimbria* nøjedes med at sejle rundt om det synkende skib, men fandt ingen yderligere overlevende.

M.S. »GULLFOSS«

Torsdag d. 8. december søsattes ved B. & W. et kombineret fragt- og passagermotorskib, der er under bygning til H/F Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

Skibet, der fik navnet *Gullfoss*, har følgende hoveddimensioner: Længde 330', bredde 47' 6", dybgang 28'. Skibet er forsynet med 6 dæk og 5 last- rum, hvoraf de 4 er indrettet til transport af fros- sen fisk ved minus 18°.

Skibet skal kunne medføre ialt 210 passagerer, hvoraf 104 på 1. klasse, 62 på 2. klasse og 44 på 3. klasse.

Hovedmaskineriet består af en 12-cyl., 2-takts en- keltvirkende B. & W. trunk-dieselmotor på 5000 IHK. Farten skal være 17½ knob.

Skibet skal til sommer indsættes i ruten Køben- havn—Leith—Reykjavik med afgang hveranden lørdag fra Reykjavik.

DANSKE SKIBSSALG

D/S af 1925, Esbjerg, har solgt s.s. *Merkur*, 791 br. tons, bygget i Rotterdam 1901 til Israel. Køberne er bådens menige besætning, ganske unge mennesker i alderen 18—25 år, der nu vil prøve lyk- ken som partejere. Prisen var \$37.500.

D/S Ove Skou, København, har solgt s.s. *Kirsten Skou*, et Hansaskib bygget i Odense 1947, 5250 tons d.w. til franske købere. Prisen var ca. 5 mill. kroner.

D/S af 1912, København, har solgt s.s. *Elisabeth Mærsk*, bygget i Danzig 1925, 3130 tons d.w. til Fin- land.

Rederi A/S Codan, Svendborg, har solgt s.s. *Søn- dervig*, bygget i U.S.A. 1918, 4300 tons d.w. til Græ- kenland med aflevering i Antwerpen. Prisen formen- nes at være noget over £15,000.

SØ- OG HANDELSRETTE

De årlige valg til Sø- og Handelsretten i Køben- havn foregik lørdag d. 10. december på råd- huset. Som nye repræsentanter for skibsmandskab valgtes matros *Milton Johannes Peter Johansen* og hovedkasserer *Karl Engholm*.

DANSK-POLSK HANDELSAFTALE

Der er for året 1. oktober 1949—30. september 1950 afsluttet en overenskomst om den gensidige vareudveksling mellem Polen og Danmark. Mest interessant for skibsfarten er, at der foreløbig er truffet aftale om køb af mellem ½ og ¾ mill. tons kul og koks til faste priser og for levering i tiden fra nu af og til 15. april 1950. Om senere leverancer skal der træffes ny aftale.

SVENSK BEKYMRINGER

Sveriges skibsbygnings fremtids-problem har væ- ret genstand for omtale i »Göteborg. H. & S. T.«, og man gør opmærksom på, at situationen har ændret sig stærkt i løbet af dette år. For et års tid siden stod materialevanskelighederne i forgrunden, da det gjaldt om at bygge og bygge hurtigt. Rederne verden over stod i kø for at få nybygninger, men nu er der ingen, der klager over råvaremangelen.

Situationen er præget af, at de større værfter i løbet af det sidste år ikke har kunnet opdrive mere end et fåtal af nye ordrer. I stedet for har de måt- tet se Tyskland og Japan vende tilbage som hårde konkurrenter både ved nybygninger og reparationer. Denne tendens er urovækkende, idet det går rask mod den tid, da nye ordrer må til, for at ikke plan- lægnings- og indkøbsafdelingerne ved værftet skal begynde at gå tomgang.

Nogle af de svenske værfter, hedder det i nævnte omtale, står nu overfor denne situation, men mange tror dog, at ordrestandsningen kun er tilfældig. Det internationale samarbejde på Marshall-hjælpens grundlag åbner så vide udsigter mod en standard- forøgelse i den vestorienterede verden, at man i al- mindelighed er tilbøjelig til ikke at drage de pessi- mistiske slutninger, som ellers ligger nær.

JAPANS SKIBSBYGNING

Japan agter at gøre et fremstød inden for sin skibsbygning for at genopbygge sin ødelagte sø- gående flåde og genvinde sin plads som stor sø- fartsnation. Programmet for 1950 lyder på 68 skibe, hvoraf 29 er 10,000 tons skibe fra krigstiden, som skal ombygges, således at de opfylder de krav, der stilles af den udenlandske søforsikring. De øvrige 39 bliver nye skibe. Det bliver 8 tankskibe på 12,000 tons, 2 7,000 tons tankskibe, 25 6,000 tons fragtskibe og 4 fragtskibe på 4,000 tons.

Gennemførelsen af dette program er blevet mulig efter ophævelsen af restriktionerne med hensyn til Japans skibsbyggeri.

Japan var tidligere nr. 3 blandt verdens søfarts- lande med en handelsflåde på 6,030,000 tons. For øjeblikket har det 1,300,000 tons, hovedsagelig for- ældede skibe.

Byggeomkostningerne er stadig ca. 40 pct. lavere end i De forenede Stater og 20 pct. lavere end i England.

AMERIKANSK SKIBSBYGNING

Den amerikanske værftsindustri synes at gå uro- lige tider i møde, for selv om de større værfter ved Atlant- og Golfkysten stadig har tilstrække- lig beskæftigelse i øjeblikket, indgår nye ordrer meget trægt efterhånden. De største problemer, værfterne har at kæmpe mod, er de høje arbejdslønninger og de høje priser på materialer. Hertil kommer så andre landes valutadevaluering, de usikre udsig- ter for skibsfarten og endelig de så alvorlige ned- skæringer af orlogsflådens nybygningsordrer.

I begyndelsen af november i år var der 48 nye søgående skibe under bygning ved de amerikanske værfter. Heraf skal en fjerdedel afleveres i år, 32 i 1950 og de fire sidste i 1951—52. Nye ordrer til de to sidste år er imidlertid meget fåtallige. I fjor be- stillede marinen 14 skibe ved privatejede værfter, men i år er der ikke blevet bestilt et eneste, tværtimod er en tidligere, med et privatejet værft indgået kontrakt blevet overført til et orlogsværft. Værst ser det ud for værfterne på Stillehavskysten, der ikke har et eneste skib over 1000 br. tons under bygning.

Imidlertid håber man i skibsbygningskredse, at omorganisationen af Maritime Commission skal kunne puste nyt liv i industrien. I øjeblikket gør de amerikanske redere alt, hvad de kan, for at sikre sig, at de også i fremtiden vil få overladt 50 pct. af Marshall-transporterne. Tallene herfor viser for- øvrigt, at amerikanske skibe hidtil har fået overladt mere end 50 pct. af de samlede transporter, men rederne vil have garantier for, at dette også vil være tilfældet i fremtiden. Det eneste, der kan true disse berømte — eller om man vil berygtede — 50 pct., er, at de høje amerikanske transportomkost- ninger vil stille sig hindrende i vejen for realise- ringen af hjælpeprogrammet.

UGENS FRAGTBERETNING

Efterspørgslen på de oversøiske markeder har, bortset fra transatlantisk trade, været noget bedre, og i enkelte trades, f. eks. River Plate, må tendensen nærmest karakteriseres som fast. Udgående forretninger fra Northern Range/Vestindien og Golfen er kun sparsomt repræsenterede i de indgående rapporter. Kularbejderne arbejder kun 3 dage om ugen, og der går rygter om, at arbejdet igen vil blive indstillet fra 1. januar, så udsigterne for normal befragningsvirksomhed er ikke de bedste for det transatlantiske markeds vedkommende for den nærmeste fremtid, da også den ny sukkerhøst fra Vestindien bliver noget senere end beregnet. Ugens slutninger har kun været få. Korn fra St. John eller Halifax til UK./Cont. Antwerpen-Hamburg Range er sluttet til 7/9d., sukker fra Cuba til Antwerpen har betalt \$9 for marts lastning, og fra Golfen kan nævnes, korn til Eire til 10/6d. pr. qr., sulphur fra Galveston til Antwerpen eller Rotterdam til \$4.65 og ammonia sulphate fra Houston til Lissabon til \$4.50 fio. En enkelt båd sluttedes endvidere for kul fra Golfen til Santos til \$4.35, og endelig kan nævnes, at 9,000 tonner sluttedes for ammonia sulphate Golfen/Philippinerne til \$10.65.

River Plate markedet viser stadig interesse for tidlig tonnage, d.s.v. dechr.-jan., og adskillige både sluttedes til rater omkring 41/—43/- fra n. a. San Lorenzo til Antwerpen/Rotterdam. For december tonnage betaltes 50/- til Danmark, og for en svensk januar ordre indikeres nu omkring 55/- à 57/6d. Der ventes yderligere stigning på dette marked.

Fra vestkysten af Sydamerika noteres salpeter fra Chile til Alexandria eller Italien stadig til 60/- med option af Grækenland til \$8.50. En mindre båd søges for 4500 ts. sleepers fra Sydchile til Sydafrika til £20,000 fio. lumpsum.

Fra Nordpacific kan nævnes: 8500 ts. ris fra San Francisco til Batavia til \$15. Fra British Columbia er sluttet yderligere tonnage for Intercoastal lumber

til stort set uændrede rater. For græsk liberty betalt \$71,000 for febr./marts lastning, og en 9300 tonner med 534,000 cbft. bale fik can. \$83,000.

Østens markeder er uden større ændringer. Sukker fra Philippinerne til USNH. indikerer omkring \$11 for februar/marts lastning. Raterne for lokal forretning i Østen viser iøvrigt noget bedre tendens.

Fra Australien sluttedes norsk 8300 ts. motorskib til Indien til 47/6d. for løs hvede ex-silo med option af hvede i sække til 55/-, hvilket er en bedring på 2/6d. 440,000 cbft. bale båd sluttedes for stykgods på fio. basis til UK. til 80/-, og 7000 ts. motorskib fik 75/- for havre i sække fra Victoria til Antwerpen eller Rotterdam.

Sukker fra Mauritius til St. John NB. sluttedes til 55/-, og for kul Lourenco Marques til Vestitalien betaltes 34/-, fio.

Middelhavsmarkederne viser stadig god efterspørgsel og rateniveauet viser lidt fastere tendens. Af ugens slutninger kan nævnes: 5100 ts. jernmalm Almeria/WCUK. 23/-, Huelva/Antwerpen 22/6d. for 3700 ts. Jernmalm, Huelva/Hull 24/6 for 7800 ts. pyrites, og sidst er sluttet 6700 ts. pyrites Huelva/Antwerpen eller Ghent til 28/-. For britisk regning er sluttet yderligere tonnage fra Sortehavet til 32/6d. basis UK. med option af Antwerpen/Hamburg Range til 30/-.

For vore hjemlige farvandes vedkommende, så er kul- og koksmarkedet noget roligere på grund af stemvanskeligheder i UK. havnene. Koks fra London til god dansk havn sluttedes til 28/- for 2700 tonner, og en 1500 tonner sluttedes for kul fra Humber til god dansk havn til 23/-. For kul fra Polen er der nogen efterspørgsel, men det varer næppe længe, før afskibningerne vokser. I øjeblikket indikeres omkring 16/17 kr. for mellemstor tonnage.

Trælastraterne er lidt bedre. 650 stds. båd sluttedes sidst til 107/6d. for DBB. fra Polen til UK. basis London.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Underholdningsaftener for søfolk

Den næste underholdningsaften vil finde sted torsdag den 22. december 1919 kl. 20 i Søfartsklubbens lokaler Nyhavn 63, stuen.

Aftenens program er: Kl. 20—21: Forfatteren *Carl Østen* foreviser sin lysbilledserie: »Valkvrien« — Danmarks berømteste krydser. Kl. 21—22: Fællessang under ledelse af kommunelærer *Fritz Rudloff*.

Århus Flydedok

Århus Flydedok påbegynder om kort tid bygning af småskibe op til 1000 ts. på en byggebedding, der skal opstilles i tilknytning til virksomhedens allerede eksisterende anlæg. Man vil ved denne skibsbygningsvirksomhed modvirke ledighed på flydedokken i perioder med stilstand i reparationsarbejderne. Der er søgt forhandling med havnemyndighederne om at få overladt tilstrækkelig kajplads til opstilling af byggebeddingen. Foreløbig er flydedokken sikret kajplads i otte år.

Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni (The East Asiatic Company Limited)« af København. Medlem af bestyrelsesrådet C. F. J. Schmiegelow er afgået ved døden.

Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S, København. Bestyrelsen, H. Rasmussen er afgået ved døden. Indtrådt: folketingsmand Holger Eriksen, Århus.

Fra svenske værfter

Aflevering. Den 8. december kunne Eriksbergs Varv aflevere det 15.700 tons d.w. tankmotorskib *Vardaas* til den norske skibsreder Arnt J. Mørland. Skibet er forsynet med en 2-takts enkeltvirkende B. & W.-dieselmotor på 6300 IHK. Farten er 14 knob.

Søsatninger. Den 9. december søsattes ved Götaverken et 8500 tons d.w. lastmotorskib *Gjertrud Bakke*, der er under bygning til det norske rederi Knut Knutsen O.A.S., Haugesund.

Den 30. november søsattes ved Uddevallavarvet et ca. 13.500 tons d.w. motortankskib *Islas Malvinas*, der er under bygning til det argentiniske rederi Yacimientos Petroliferos Fiscales, Buenos Aires. Skibet skal forsynes med

2 stk. enkeltvirkende 7-cyl. dieselmotorer af Nordbergs konstruktion og bygning hver udviklende 4250 AHK. Farten skal være 16 knob. Skibet er det første af en serie på tre skibe, som det argentinske statsrederi har bestilt ved dette værft. Skibet skal kunne medføre ikke mindre end 60 passagerer, idet det også skal bruges til transport af tjenestemænd ansat ved statens egne oliefeller.

Hastighedsrekord

Svenska Amerika Liniens motorskib *Sparreholm*, som afgik fra New York den 25. november, ankom den 4. december til Göteborg og satte hermed hastighedsrekord for liniens lastbåde på denne rute. Den nøjagtige tid var 8 døgn, 11 timer og 5 minutter fra kajen i New York til kajen i Göteborg. Tiden modsvarer en gennemsnitshastighed af ca. 17 knob. Den tidligere rekord for SAL's lastbåde blev sat af *Rydboholm*, som i juni i fjor tilbagelagde den nævnte strækning i 8 døgn 17 timer.

FRA SØRETTENE

M.s. »Selandia«s kollision

I Sø- og Handelsretten blev forleden dag afholdt søforhør i anledning af kollisionen på Oslo fjord den 6. ds. mellem Ø.K.s m.s. *Selandia* og den norske damper *Kong Sigurd*, der sank, medens alle ombordværende reddedes om bord i *Selandia*.

Foreren af *Selandia*, kaptajn *Borch*, forklarede, at han selv opholdt sig på broen sammen med 3. styrmand og den norske lods. Under sejladsen ud gennem Oslo fjord blev radaren prøvet, og den var i orden. Så længe der ikke var tåge, var der ikke fast vagt ved radaren. *Selandia*'s lanterner brændte klart, hvad man konstaterede ved et kontrolapparat på broen.

Derimod viste det sig, da man kl. 23,45 prøvede fløjten, der havde været i orden ved afsejlingen fra Oslo, at den kun udstødte en hvæsende lyd, og at den først efter kollisionen igen kunne give sin reglementerede lyd.

Selandia havde sejlet med fuld kraft fra kl. 23,35, da tågen lettede noget, men kl. 23,45 sås en tågebanke på ny forude, hvorfor der atter sloges langsom på maskinen, og skibet var 2—3 kvartimil nord for Filtved fyr, hvad han

sluttede af, at man kort efter kunne se fyret, og sigtbarheden da antagelig var 2 sømil. Man havde fra Drobak og sydover set lys på begge sider af fjorden. Da Filtved fyr sås, var det lidt om styrbord ikke mere end ca. 5 grader. Kl. 23.51 slog kaptajnen stop, da skibet nu var nærmere lågebanken. Vejret var blikstille, men pludselig viste radaren billedet af et skib ca. 10 grader om styrbord. *Selandia's* fart med fuld kraft er ca. 15 og med langsom 6—7 kvartmil.

Han så det andet skibs røde sidelanterne og 2 toplanter med den agterste af disse til højre for den forreste. Der blev givet hårdt styrbords ror og fuld kraft bak, da dette var det eneste, der kunne gøres for at undgå eller afbøde kollisionen, og klokken var da 23.58, men 2 minutter efter skete kollisionen. Samtidig gaves et kort stød i fløjten, men denne frembragte kun en hvæsen, og fra det andet skib hørtes eller sås intet signal.

Da kollisionen skete, havde *Selandia* Filtved fyr ca. 1½ streg foran for tværs i en afstand af mindre end 0,3 sømil. Når man ikke, uanset at radaren var i orden, har set *Kong Sigurd* tidligere end sket, må det være, fordi dette skib har været skjult af land. *Selandia's* mekaniske hånd-tågesignal blev ikke benyttet, da fløjten hvædede i stedet for at give sin sædvanlige lyd, men kaptajnen havde dog sendt bud efter det for kollisionen. Da billedet af *Kong Sigurd* sås i radaren, var det i en afstand af mellem 1—2 sømil, og det var lige efter, at der kl. 23.51 var slået stop. Man kunne ikke i radaren se, hvilken kurs det andet skib styrede; det kunne først afgøres, når man så dets lanterner.

Selandia havde ikke ændret kurs, før der blev givet hårdt styrbords ror, og kaptajnen tilføjede, at man om bord i *Selandia*, der sejlede i den vestlige side af farvandet og så nær land, ikke ventede at møde et modgående fartøj endnu nærmere land og kommende fra styrbord.

3. styrmand og de øvrige mødte af besætningen bekræftede kaptajnens forklaring.

Ved søretten i Oslo er der ligeledes afholdt forhør i anledning af kollisionen. *Kong Sigurd's* kaptajn hævdede, at det danske skib sejlede med stor fart i ulykkesøjeblikket.

Kaptajn *W. Pettersen* oplyste, at man nogle minutter før midnat pludselig havde iagttaget en grøn lanterne fire streger om bagbord. Man forsøgte at undgå kollision ved at lægge roret hårdt styrbord over og samtidig gav man et kort stød i fløjten, idet man antog, at det andet skib ville gøre det samme. Imidlertid holdt dette stød sin kurs med uformindsket fart, og kaptajn Pettersen så da ingen anden udvej end at slå fuld kraft bak. Få sekunder senere rantes *Kong Sigurd* med voldsom kraft ved anden luge på bagbords side. Det var meget låget på dette tidspunkt.

Straks efter sammenstødet kom hele *Kong Sigurd's* besætning på dækket, hvorefter bådene blev sat i vandet. 35 minutter efter sank det norske skib. *Selandia* havde gjort det helt rigtige, sagde kaptajn Pettersen, nemlig at lade sin stævn blive siddende i siden på *Kong Sigurd*, medens det lykkedes besætningen at komme fra borde.

2. maskinist *Charles Henriksen*, Fredrikstad, forklarede, at han havde vagt i maskinen, da kollisionen indtraf. Af maskindagbogen fremgår det, at der kl. 23.59 blev givet ordre om fuld fart frem, og så fulgte kollisionen. Vidnet forklarede overensstemmende med maskindagbogen og mente, at maskinen udførte 8—9 omdrejninger mellem ordren »fuld kraft frem« og kollisionen. Han standsede da maskinen og gik op.

På dette punkt forklarede kaptajn Pettersen, at han ikke kunne huske at have givet ordre til »stop« og »fuld kraft frem«, men han ville ikke afvise den mulighed, at han kunne have gjort det i forfjamskelse.

Positionliste pr. 13. december 1949

Dania

Cyril ank. Gdynia 13.12. — *Danholm* afg. Bombay 8.12. til Bangkok. — *Danklint* ank. Hamburg 3.12. — *Danvig* afg. Maracaibo 13.12. til Santiago. — *Tovclil* ank. Tra-pani 9.12.

Danneborg

Aggersborg ank. New York 12.12. — *Brattingsborg* afg. Vitoria Espirito Santo 10.12. til Curaçao. — *Dansborg* afg. Keelung 12.12. til Hongkong. — *Ellensborg* ank. Gdansk 13.12., derefter Grangemouth. — *Flynderborg* ank. Cartagena 11.12., derefter England. — *Frederiksborg* afg. Middlesbrough 13.12. til Kbhvn. — *Lilleborg* ank. Cardiff 13.12., derefter Setubal. — *Nordborg* afg. Ivigtut 8.12. til Philadelphia. — *Skodsborg* ank. Gdansk 9.12., derefter Hull. — *Taarnborg* afg. Gibraltar 11.12. til Ålborg. — *Uranienborg* ank. Key West 5.12., derefter New Orleans. — *Ørneborg* ank. Gdynia 5.12., derefter Southampton.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Hamburg 9.12. til Beirut. — *Bornholm* ank. Dunkirk 9.12. — *Bretagne* ank. Buenos Aires 9.12. — *Gronland* afg. Luleå 13.12. til Rotterdam. — *Halland* ank. Las Palmas 12.12. — *Irania* afg. Århus 14.12. til Suez. — *Normandiet* ank. Boma 2.12. — *Skaane* afg. Godthåb 11.12. til Ivigtut. — *Slesvig* pass. Finisterre 13.12. p. v. t. Åbenrå.

D.D.P.A.

Christian Holm i dok i Kiel. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 21.12., derfra til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 24.12., derfra til Nyborg. — *Scandia* forv. ank. Curaçao 15.12., derfra til Nyborg eller Kbhvn. og Kalundborg.

De forenede Kulimportører

Cimbria forv. afg. Immingham 17.12. til Kbhvn. — *Concordia* forv. afg. Gdansk 15.12. til Rørdal (Ålborg). — *Dania* forv. afg. Methil 17.12. til Åbenrå. — *Hajnia* forv. afg. Odense 16.12. til Gdansk. — *Scandia* forv. afg. Stockholm 17.12. til Polen.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Kyndby 10.12. — *Wm. Th. Malling* afg. Methil 13.12. — *I. P. Suhr* ank. Gdynia 11.12.

D. F. D. S.

A. P. Bernstorff afg. Kbhvn. 14.12. til Nakskov/Århus/London. — *Argentina* afg. Kbhvn. 2.12. til New York/Baltimore/Tampa/Galveston/New Orleans/Baltimore/New York. — *Arizona* forv. ank. Genoa 13.12., derfra til Safi for lastning til Landskrona. — *Arkansas* ank. London 12.12., derfra forv. 13.12. til Antwerpen, Dunkirk, Malta, Piræus, Tyrkiel, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern. — *Berghus* afg. Leith. forv. 14.12. til Århus/Leith. — *Bolivia* afg. Valencia 5.12. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 14.12. — *Brasilien* ank. Århus 8.12., derfra forv. 15.12. til Kbhvn./Randers/Frederikshavn/Esbjerg. — *Brynhild* ank. Antwerpen 11.12., derfra ca. 17.12. til Kbhvn., Horsens, Århus, Randers, Ålborg. — *California* ank. Århus 9.12., afg. forv. 13./14.12. til Svendborg, derfra til Kolka for lastning til Montevideo og Buenos Aires. — *Colombia* ank. Houston 10.12., derfra til Corpus Christi/Jacksonville/Charleston/Norfolk/Baltimore/New York, laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Delaware* afg. Famagusta 7.12. til Gibraltar, Algeras evt. Huelva og Danmark, ventes til Gibraltar 17.12. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 13.12., derfra 15.12. via Thorshavn til Kbhvn. — *Egholm* afg. Randers 13.12. til Ålborg, derfra ca. 15.12. til Kbhvn.-London. — *Florida* afg. Istanbul 10.12. til Barcelona, Tarragona, Lisbon, Antwerpen, Hamburg og Kbhvn., ventes til Barcelona 15.12. — *Frigga* afg. Kbhvn. 13.12. til Kolding/Ålborg/London. — *Georgia* forv. ank. og afg. Zeebrugge 13.12. til Kbhvn./Ålborg/Oslo. — *Halfdan* afg. Bordeaux 12.12. til La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamburg, Kbhvn. — *Harald* ank. Antwerpen 10.12., derfra ca. 14.12. til Kbhvn. — *Hebe* afg. Newcastle forv. 15.12. til Middlesbrough-Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Liverpool 12.12., derfra ca. 15.12. til Manchester-Kbhvn./Odense. — *Hjortholm* i dok i Ålborg siden 7.10., derfra ca. 17.12. til Antwerpen-Danmark. — *Katholm* ank. Odense 11.12., derfra ca. 14.12. til Randers, derefter Vestengland-Danmark. — *Kentucky* ank. Bremen 10.12., derfra ca. 13.12. til Stavanger, derefter Manchester-Danmark. — *Knud* afg. Rotterdam 9.12. til Middelfart/Horsens/Kbhvn. — *Lemnos* ank. Antwerpen 12.12., derfra forv. 15.12. til Tanger, Malta, Piræus, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Louisiana* afg. Bremen 6.12. til Messina. — *Maine* ank. Århus 9.12., derfra forv. 13.12. til Kbhvn. — *Margrethe* afg. Odense 11.12. til London, derfra forv. 23.12. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Ålborg 11.12. til London, derfra forv. 16./17.12. til Kbhvn. — *Melos* afg. Antwerpen 10.12. til Casablanca, Tanger, Nemours, Oran, Algiers, Tunis, Marseille, Italien, ventes til Casablanca ca. 15.12. — *Nevada* ank. New Orleans 12.12., derfra til Panama City, laster til Danmark. — *Oregon* ank. Ålborg 11.12., derfra til Nørre Sundby/Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* ank. Safi 7.12., afg. ca. 13.12. til Cadiz/Huelva/Lisbon/Bordeaux, laster til Kbhvn./Ålborg. — *Rhodos* ank. Valencia 12.12., derfra forv. 12./13.12. til Denia, Malaga og Kbhvn. — *Rota*

2 lodsstillinger

ved København lodseri er ledige. Fortrinsvis adgang til at komme i betragtning har navigatorer med skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 år. Skriftlig ansøgning bilagt med bekræftede afskrifter af nautiske eksamensbeviser og af eventuelle forholdsattester modtages indtil 15. januar n. å. under adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 12. december 1949.

afg. Middlesbrough 11.12. til Kbhvn., herfra forv. 15.12. til Odense. — *Saga* ank. Oslo 10.12., derfra ca. 13.12. til Drammen, derefter Grangemouth-Helsingør. — *Samos* ank. Alexandria 11.12., derfra forv. 14.12. til Beirut, Cypern, Valencia. — *Skjold* afg. Hamborg 12.12. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 17.12. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 10.12., fra Kbhvn. ca. 17.12. til Antwerpen-Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn./Odense/Randers. — *Taarholm* afg. Ålborg 10.12. til Manchester-Kbhvn./Randers. — *Texas* afg. Dunkirk 12.12. til Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. — *Thyra* afg. Århus 10.12. til Hull, derfra forv. 20.12. til Kbhvn. — *Tomsk* ank. Dunkirk 12.12., derfra ca. 15.12. til Oporto, Lissabon. — *Tula* afg. Kbhvn. 12.12. til Antwerpen, derfra ca. 19.12. til Esbjerg, Middelfart, Odense, Kbhvn. — *Tunis* afg. London 12.12. til Kbhvn. — *Tyr* afg. Harwich 13.12. til Esbjerg/Newcastle. — *Uffe* afg. Manchester 7.12. til Kbhvn./Århus/Ålborg. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 9.12. til New York/Port Newark/Philadelphia/Norfolk/Gulfen/New York. — *Venezuela* afg. New York 7.12. til Oslo/Kbhvn./Provinsen. — *Virginia* ank. Buenos Aires 29.11., derfra ca. 15.12. via Montevideo for oliefyldning til Necochea/Santos, laster til Danmark.

Heimdal

Axel Carl afg. Bombay 9.12. til Kandla. — *Hans P. Carl* afg. Colombo 9.12. til Madras. — *Martin Carl* ank. New York 4.12. — *Poul Carl* ank. Noumea 9.12.

Jutlandia

Gerda Toft afg. Gdynia 14.12. til Antwerpen. — *Jens Toft* ank. Haifa 12.12. — *Karen Toft* forv. ank. Immingham 15.12. — *Maria Toft* laster Marokko til Hamborg, Antwerpen.

J. Lauritzen

African Reefer ank. Chisimaio 13.12. — *Anna Dan* forv. ank. 13.12. til Themsens, derefter Hull/Norresundby. — *Argentinean Reefer* forv. anl. Las Palmas 13.12. p. v. t. Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* forv. ank. Tampico 12.12. — *Gerda Dan* forv. afg. New York 14.12. til Chile. — *Gladys Dan* ank. Baltimore 9.12., derefter New York. — *Hedda Dan* afg. Sarpsborg 13.12., derefter Menstad eller Herøen/Yxpila via Kbhvn. ca. 15./16.12. — *Indian Reefer* forv. ank. Las Palmas 16.12. — *Jelva Dan* forv. afg. Toppila 15.12. til Kemi. — *Jutta Dan* forv. afg. 12.12. fra Halifax til London. — *Kamma Dan* afg. Buenaventura 10.12., sydg. — *Katja Dan* anl. Kbhvn. 12.12. p. v. t. Preston. — *Laila Dan* ank. Venezuela 9.12., afg. 17.12. via Cuba til U.S.A. — *Laura Dan* pass. Kielerkanalen 12.12. p. v. t. Dublin. — *Lilian Dan* forv. afg. Oslo 13.12., derefter Menstad eller Herøen/Vestfinland via Kbhvn.s yderred ca. 16.12. — *Linda Dan* forv. pass. Kielerkanalen 14.12. p. v. t. Bordeaux. — *Leena Dan* afg. Chimbote 8.12., nordg. — *Lotta Dan* afg. Spanien 11.12. til Manchester. — *Maria Dan* anl. Kbhvn. 13.12. p. v. t. Preston. — *Marna Dan* ank. Valparaiso 9.12., sydg. — *Ninna Dan* forv. afg. Helsingør 13.12. til Polen. — *Paula Dan* ank. New York 9.12., derefter Baltimore. — *Randa Dan* forv. afg. Toppila 13.12. til Kemi. — *Selma Dan* forv. afg. Frederikshåb 13.12. til Godthåb. — *Stina Dan* pass. Finisterre 13.12. p. v. t. St. Louis du Rhone. — *Ulla Dan* ank. Pasajes 12.12., derefter Amsterdam.

Mototramp

Stensby afg. Christmas Island 6.12. for Fremantle. — *Tureby* pass. Suez 5.12. for Penang, Malaya. — *Vedby* ank. Bunbury 10.12., derefter Fremantle.

Myren

Asbjørn forv. ank. Kalundborg 16.12. — *Astrid* afg. Drammen 10.12. til Stettin, Oslo. — *Birte* forv. ank. Italien 16.12. — *Chr. Sass* afg. Amsterdam 8.12. til Kingston. — *Clara* afg. Calais 14.12. til Wismar. — *Stal* rep. Rouen.

Norden

Norden afg. New York 8.12. til Cape Town, Port Elisabeth, Durban. — *Nordfarer* rep. Nakskov. — *Nordhval* afg. Antwerpen 13.12. til Rotterdam, Marseille, Genua. — *Nordkap* rep. Ålborg. — *Nordkyn* afg. Aden 11.12. til Karachi, Bombay, Colombo. — *Nordpol* ank. Grandbassa 12.12., derefter Monrovia, Freetown, Europa. — *Nordvest* afg. Colombo 13.12. til Penang, Port Swettenham, Singapore.

Orient

Astoria afg. Auckland 9.12. til Nauru. — *Westralia* afg. Nicaragua 11.12. til Cape Town.

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: *Vinkeco* **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (10 lines)
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

Pacific

London ank. Maracaibo 9.12. — *Oslo* forv. afg. New York 16.12. til Puerto Cabello, Maracaibo, La Guaira, Cuba, New York. — *Paris* forv. ank. Hamborg 17.12., derefter Emden, Oslo.

Progress

Absalon ank. Rouen 11.12. — *Elisabeth Nielsen* ank. Londonderry 10.12. — *Fylla* afg. Grimsby 13.12. — *Henry Tegner* ank. Riga 10.12. — *Ellen Nielsen* afg. Genoa 12.12. — *Hugo Nielsen* afg. Haifa 11.12. — *Karen* afg. Raumo 9.12. — *Marianne* ank. Hamina 11.12. — *Marx* afg. Gdynia 9.12. — *Polly* afg. Stocka 7.12. — *Rigmor* afg. ant. fra Gdynia 13.12. — *Sophie* afg. Sønderborg 9.12. — *Thyra* ank. Treport 12.12. — *Valborg Nielsen* ank. Cuba 7.12.

Torm

Herdis afg. New Westminster 6.12. til Astoria. — *Olga S.* forv. ank. London 19.12., derefter Hamborg. — *Gerd* forv. afg. Paranagua 14.12. til Santos. — *Tekla* forv. ank. New York 15.12., derefter Boston. — *Agnete* ank. Baltimore 8.12., derefter New York. — *Kirsten* forv. ank. London 13.12., derefter St. John N.B. — *Gertrud* ank. Buenos Aires 7.12., derefter Callao. — *Ragnhild* ank. Buenos Aires 11.12. — *Helvig* afg. Buenos Aires 10.12. til Santos. — *Thyra S.* forv. afg. London 14.12. til Belfast. — *Gyda* forv. ank. London 20.12. — *Anne* forv. ank. Calais 13.12., derefter Beckton. — *Hilde* afg. Beckton 11.12. til Odense. — *Aslaug* forv. afg. Neapel 13.12. — *Gudrun* afg. Emden 9.12. til Norrköping. — *Alice* forv. afg. Beckton 15.12. til Odense. — *Gunhild* ank. Immingham 12.12., derefter Ålborg.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Århus 15.12. — *Otto Petersen* afg. Kbhvn. 12.12. til Hafnafjord. — *P. N. Damm* ank. Stettin 14.12. — *Svend Pii* afg. Redham Dock 15.12. til Hull.

Ø. K.

Annam pass. Dondra Head 8.12. til Aden og Port Said. — *Asia* ank. Nakskov 11.8., rep. — *Bintang* ank. Bangkok 4.12., derefter Singapore og Hongkong. — *Danholm* afg. Bombay 8.12. til Bangkok. — *Erria* pass. Butt of Lewis 12.12. til New York. — *Falstria* dok Nakskov, derefter Kbhvn. og Göteborg. — *Fernmoor* pass. Finisterre 12.12. til London og Antwerpen. — *Fionia* ank. Colombo 11.12., derefter Aden og Port Said. — *India* ank. Kbhvn. 15.11., derefter Finland og Nordpacificysten. — *Java* afg. Rotterdam 12.12. til Antwerpen og Genoa. — *Jutlandia* pass. Cape Race 12.12. til Kbhvn. — *Jytte Skou* ank. Bangkok 5.12., derefter Rotterdam og Göteborg. — *Kambodia* pass. Minikoi 11.12. til Aden og Port Said. — *Kina* afg. Sydney 9.12. til Aden og Port Said. — *Korea* ank. Yokohama 12.12., derefter Hongkong og Manila. — *Lalandia* ank. Bangkok 30.11., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Malacca* afg. San Diego 10.12. til Panama og Norfolk/Baltimore. — *Malaya* afg. Antwerpen 13.12. til Rotterdam og Marseille. — *Manchuria* ank. Karlshamn 13.12., derefter Göteborg og Oslo. — *Meonia* afg. Aden 9.12. til Port Said og Genoa. — *Mongolia* pass. Finisterre 12.12. til Marseille og Genoa. — *Morelia* pass. Gibraltar 11.12. til Antwerpen og Rotterdam. — *Nikobar* ank. Hongkong 8.12., derefter Manila og Cebu. — *Nordhval* ank. Antwerpen 10.12., derefter Rotterdam og Marseille. — *Nordkyn* afg. Aden 11.12. til Karachi og Bombay. — *Nordvest* pass. Minikoi 11.12. til Colombo og Penang. — *Selandia* ank. Gdynia red 13.12., derefter Nakskov. — *Serampore* ank. San Francisco 6.12., derefter Los Angeles. — *St. Croix* ank. Chittagong 29.8., derefter Madrasysten og Colombo. — *St. Jan* ank. Chittagong 1.10. — *St. Thomas* ank. Saigon 10.12., derefter Singapore og Port Swettenham (?). — *Tranquebar* ank. Penang 12.12., derefter Singapore og Kolsichang.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgivet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde. Fabrikante af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler. 2 tørdokker og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TUXEN & HAGEMANN

REDERI & BEFRAGTNING

TELEFON
C. 5 73 5
TEL. ADR.:
DANSHIP

AMALIEGADE 4,
KØBENHAVN K.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN 8

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S**

HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG Pilsner



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. kompasrettere
Forlang ill. katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 8. December 1949.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelt numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
20.....	2070.	130.....	2051, 2076.
91.....	2067.	131.....	2076.
96.....	2063.	132.....	2051.
100.....	2059, 2073.	142.....	2055.
101.....	2059.	170.....	2055.
102.....	2059, 2073.	172.....	2055.
104.....	2058, 2059, 2073.	187.....	2051.
106.....	2059.	188.....	2051.
110.....	2058.	Rutekort.....	2073.
125.....	2051.		

Med dette nummer følger:

Rutemeddelelse Nr. 372 (rute 35 b).

Corrections to Nemedri (ending 19. November 1949).

Rutemeddelelse Nr. 328 udgår.

I. Østersøen.

2044. (T). Danmark. Bornholm. Rønne anduvning. Søndre-Rev W. Somærke forsvundet.

Position. c. 55° 05',6 N. 14° 41',2 E.

Detaller. Søndre-Rev W. røde spidstønde med 2 opadvendte koste er forsvundet.

(Marineministeriet, 4. December 1949.)

2045. Sverige. Gotland W.-kyst. Visby. Ydre havnebassin. Havnearbejder afsluttet.
Tidligere E. f. S. Nr. 19/888 1948 udgår.

Position. Visby: c. 57° 38',5 N. 18° 17',0 E.

Detaller. Ombygningssarbejderne i Visby ydre havnebassin er afsluttet.

(U. f. s. Nr. 48/2736. Stockholm 1949.)

2046. Sverige E.-kyst. Figeholm. Toldekspedition inddrages.

Position. Figeholm: c. 57° 22' N. 16° 33' E.

Detaller. Toldekspeditionen i Figeholm, der er beliggende inden for Oskarshamns told-distrikt, inddrages med udgangen af December måned 1949.

(U. f. s. Nr. 48/2735. Stockholm 1949.)

2047. Sverige. Stockholms Skärgård. Lilla Värtan. Oplysninger om Stockholms afmagnetiseringsstation.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/295, pkt. 1, og 36/1496 1949 udgår.

Position. c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.

Detaller. Stockholms afmagnetiseringsstation er atter åbnet. Efter afsluttet modernisering kan stationen behandle skibe med et dybgående af indtil 8 m ved middelvandstand. Stationen er åben på hverdage fra Kl. 0830—1700. Behandling uden for denne tid samt på søn- og helligdage kan foretages efter aftale. Meddelelse om behandling bør gives 48 timer før forventet ankomst til stationen, pr. telefon til Kungl. Marinförvaltningen, lokaltlf. 679560 og rigstlf. 679660 eller direkte til afmagnetiseringsstationen, telefon 656662, eller pr. post til Kungl. Marinförvaltningen, SVM, Stockholm 80, eller pr. telegram. *Marinboard*, Stockholm.

(U. f. s. Nr. 48/2734. Stockholm 1949.)

2048. Sverige E.-kyst. Stockholms Skärgård. Arholma E.-kyst. Forbudt område ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1216 1947.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Farvandsområdet E. for Arholma, begrænset af breddeparallelernerne 59° 51',5 N. og 59° 52',5 N. samt meridianerne 19° 10' E. 19° 12' E., er nu frigivet for sejlads.

(U. f. s. Nr. 48/2731. Stockholm 1949.)

2049. Sverige. Bottniske Bugt. Åstholmsudde fyr. Ny tyrvinkel.

Position. c. 62° 23' N. 17° 44' E.

Detaller. I Åstholmsudde fyr er der indlagt en rød fyrvinkel, der er synlig i pejlinger fra 111°—c. 121°.

(U. f. s. Nr. 47/2729. Stockholm 1949.)

2050. Polen. Kolberg N. Oplysning om losseplads for krigsgas.

Position. c. 54° 37' N. 15° 39' E., c. 25 sm N. for Kolberg.

Detaller. Det rapporteres, at der er fundet krigsgasammunition på ovennævnte omtrentlige plads.

(N. f. S. Nr. 47/3476. Hamburg 1949.)

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

2051. Sverige. Sundet. Skanör NW. Hovbacken båke ødelagt.

Position. 55° 25' 24" N. 12° 50' 38" E.

Detaller. Hovbacken båke på ovennævnte plads er ødelagt og vil ikke blive genopført.

Kort Nr. 132, 130, 187, 188 og 125.

Publikationer. Danske Lods III, side 62.

(U. f. s. Nr. 48/2746. Stockholm 1949.)

2052. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.
Position. 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E.

Detaller. Vandstandsbrættet ved S.-siden af indløbet til Bøgestrøm er forsvundet. Et nyt bræt vil blive opsat, så snart forholdene tillader det.

(Nyord lodseri, 30. November 1949.)

2053. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Dybde midlertidigt formindsket.

Position. Sandhage fyr: 55° 06' 50" N. 12° 13' 42" E.

Detaller. I den gravede rende E. og S. for Sandhage fyr findes en mængde tang på bunden. Dybden over tangen er c. 2,0 m.

(Marineministeriet, 4. December 1949.)

2054. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm anduvning. Vrag afmærket.

Position. 54° 52' (30") N. 11° 28' (12") E., c. 200 m NW. for W.-ligste røde stage med 1 opadvendt kost ved indsejlingen til Bandholm gravede rende og 70 m S. for Lindholm baakelinie.

Detaller. En pram er sunket i 6½ m vand på ovennævnte plads. Vraget, over hvilket mindste dybde er 3 m, er afmærket med en vragsvager med 2 grønne flag, udlagt NE. for vraget, og med en vragsvager med 1 grønt flag, udlagt SW. for vraget.

(Marineministeriet, 4. December 1949.)

2055. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Langeland—Taasinge. Nyt kabel udlagt.

Positioner. a) Kablets landingssted, Langeland: 54° 56' (46") N. 10° 43' (27") E.

b) — — Taasinge: 54° 58' (20") N. 10° 41' (26") E.

Detaller. Et nyt telefonkabel er udlagt fra Grøftebjerg, N. for Rudkøbing, til Vemmenæs på Taasinge.

Kablet er ved landingsstederne midlertidigt afmærket med ledebaaker, alle forsynet med trekant, på bagbaakerne med nedadvendt spids, på forbaakerne med opadvendt spids.

Kort Nr. 172, 170 og 142.

Publikationer. Danske Lods III, side 174.

(Post- og telegraf-tjenesten, 26. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2056. Danmark. Isefjord. Gravede rende over Lynæs Sand. Oplysning om dybde.
Tidligere E. f. S. Nr. 45/1850 1949 udgår.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved opmålingen af den gravede rende over Lynæs Sand den 26. November 1949 fandtes dybden i renden at være aftaget til 6,8 m.

(Hundested lodseri, 27. November 1949.)

2057. Danmark. Kattegat SW.-lige del. Fyns Hoved N. Vrag under bjærgning. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/1975 1949.

Position. 55° 39' 48" N. 10° 36' 42" E.

Detaller. Vraget af m/s *Casana* er ved at blive bjærget. Skibe anmodes om at passere de arbejdende bjærgningsfartøjer med forsigtighed, specielt i usigtbart vejr.

(Marineministeriet, 4. December 1949.)

2058. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Rørledning afmærket.

Position. Forbåken: 56° 38' (49") N. 9° 50' (00") E.

Detaller. En rørledning til spillevand, der på N.-siden af Mariager Fjord fra ovennævnte position strækker sig 342 m i retning 133°, er på kysten afmærket med to båker, af hvilke forbåken er opført på nævnte plads, c. 28 m fra vandkanten, målt i rørledningens retning, og bagbåken 32 m 313° fra forbåken, samt ved en sortmalet tønne, udlagt på pladsen: 56° 38' (43") N. 9° 50' (17") E.

Båkerne, der er malet røde med hvid midterstribe, er begge forsynet med en trekant, på bagbåken med nedadvendt spids, på forbåken med opadvendt spids.

Den sortmalede tønde vil blive forsynet med en blinklanterne, der viser hvidt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m.

Kort Nr. 110 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 130. Fyrfort. Nr. 235 A. Søm.fort. side 37, Nr. 19 A. (Marineministeriet, 30. November og 4. December 1949.)

2059. (P). Danmark. Kattegat. Limfjorden E.-lige anduvning. Sømærke udlægges.

Position. 56° 57' (00") N. 10° 25' (46") E., c. 0,3 sm S. for Hals Barre fyr.

Detaller. En hvid stump tønde med 2 nedadvendte koste vil blive udlagt på ovennævnte plads.

Kort Nr. 106, 104, 101, 102 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, side 94. Søm.fort. side 34, Nr. 15 A.

(Marineministeriet, 1. December 1949.)

2060. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstør lystønde midlertidigt slukket.

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

(Marineministeriet, 4. December 1949.)

2061. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om pulle. Sejlløb forandres.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/1985 1949.

Position. Svaneholm bagfyr: 56° 42' 06" N. 8° 15' 04" E.

Detaller. I indløbet til Tyborøn Kanal har der dannet sig en pulle, som N. fra rækker ud over Svaneholm ledefyrs fyrlinie. Som følge heraf er eller vil følgende ændringer blive foretaget i afmærkningen:

1. Tyborøn Kanal N. røde stage med 1 opadvendt kost er flyttet c. 250 m i S.-lig retning og ligger nu i 5,5 m vand på 56° 42' (33") N. 8° 13' (42") E., c. 280 m NE. for hofde 62.
2. Svaneholm forfyr vil i løbet af kort tid blive flyttet c. 60 m S. efter, hvorefter Svaneholm ledefyrs fyrlinie vil lede c. 15 m N. for ovennævnte røde 1-kost.
3. Lystønde A på 56° 42' (33") N. 8° 14' (02") E. vil blive flyttet S. efter til ny plads umiddelbart N. for den nye fyrlinie.

(Marineministeriet, 29. November 1949.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2062. Danmark. Vejrs Strand—Blaavandshuk fyr. Skydeøvelser. Spærret område.

Tidspunkt. 13.—17. December 1949, hver dag Kl. 0900—1700.

Positioner. a) Vejrs: c. 55° 38' N. 8° 07' E.

b) Blaavandshuk fyr: c. 55° 33' N. 8° 05' E.

Detaller. I ovennævnte tid foretages skydeøvelser fra luftfartøj mod mål på land. Fareområdet over søen, der i skydetiden er spærret for al sejlads, strækker sig 2,2 sm ud fra kysten mellem Vejrs Strand og Blaavandshuk fyr.

(Vestjydske marinedistrikt, 6. December 1949.)

2063. Tyskland. Lister Dyb. Thee-Knobs-Rinne. West Vortrapptief. Oplysning om mindre dybder.

Positioner. a) c. 55° 03',7 N. 8° 18',1 E.

b) c. 54° 43',4 N. 8° 12',8 E.

c) c. 54° 37',1 N. 8° 11',9 E.

Detaller. I Oktober måned 1949 er der fundet følgende dybder, der er mindre end de i kortet angivne:

a) Lister Dyb: c. 50 m og 260 m N. for tønde A er dybden 4,2 m.

b) Thee-Knobs-Rinne: c. 50 m NW. for tønde A er dybden 4 m.

c) West Vortrapptief: c. 250 m NE. for tønde W/A er dybden 4,1 m.

Kort Nr. 96.

(N. f. S. Nr. 47/3477. Hamburg 1949.)

2064. Tyskland. Weser anduvning. Oplysning om minefrit område.*Positioner.* a) $53^{\circ} 51' 17''$ N. $8^{\circ} 04' 59''$ E.b) $53^{\circ} 51' 13''$ N. $7^{\circ} 49' 48''$ E., lys- og klokketønde J. E. 12.c) $53^{\circ} 57' 26''$ N. $7^{\circ} 54' 09''$ E.*Detaller.* Området inden for en linie gennem ovennævnte pladser a)–c) er erklæret minefrit.

(N. f. S. Nr. 47/3423. Hamburg 1949.)

2065. England E.-kyst. Lowestoft anduvning. Oplysning om grunde.*Position.* Lowestoft fyr (hvidt et-blink): c. $52^{\circ} 29' 10''$ N. $1^{\circ} 45' 30''$ E.*Detaller.* Følgende dybder er fundet:

a)	5,5 m	1,78 sm	88°	fra	Lowestoft fyr.
b)	5,5 m	1,69	$88^{\circ},5$	-	—
c)	5,2 m	2,30	$110^{\circ},5$	-	—
d)	5,7 m	1,78	$123^{\circ},5$	-	—
e)	2,4 m	1,49	138°	-	—
f)	2,4 m	0,68	$141^{\circ},5$	-	—
g)	3,7 m	1,80	$159^{\circ},5$	-	—
h)	5,2 m	2,25	$160^{\circ},5$	-	—
i)	2,7 m	1,39	179°	-	—

(N. t. M. Nr. 2480. London 1949.)

2066. England E.-kyst. Winterton Overfalls. Tønde udlagt.*Tidspunkt.* c. 16. December 1949 uden yderligere meddelelse.*Position.* Winterton kirke: c. $52^{\circ} 42' 55''$ N. $1^{\circ} 41' 20''$ E.*Detaller.* Winterton tønde, der er rød- og hvidtørnet, vil på ovennævnte tidspunkt blive udlagt $3,5$ sm 78° fra Winterton kirke.

(N. t. M. Nr. 2495. London 1949.)

2067. England E.-kyst. Hartlepool Bay. The Heugh. Oplysning om tågesignaler.*Position.* The Heugh fyr: $54^{\circ} 41' 45''$ N. $1^{\circ} 10' 30''$ W.*Detaller.* 1. Tågesignal oprettet:Et tågesignal med diafon, der giver 3-toner hvert 1^m , er oprettet ved The Heugh fyr.

2. Tågesignal nedlagt:

Tågesignalet med klokke på bølgebryderen, c. 0,3 sm S. for Heugh fyr, er nedlagt.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2494. London 1949.)

2068. England E.-kyst. Tees Bay anduvning. Oplysning om vrug.*Positioner.* a) c. $54^{\circ} 42' 00''$ N. $1^{\circ} 04' 15''$ W.b) c. $54^{\circ} 38' 00''$ N. $0^{\circ} 50' 00''$ W.*Detaller.* Vragene på ovennævnte pladser a) og b) findes ikke mere.

(N. t. M. Nr. 2463. London 1949.)

2069. England E.-kyst. Tyne Floden anduvning. Flamborough Head N. Oplysninger om vrug.1. *Position.* c. $55^{\circ} 01' 20''$ N. $1^{\circ} 21' 35''$ W.*Detaller.* Mindste dybde over vraget, der ligger sunket på ovennævnte plads, er nu 14,6 m.2. *Position.* $54^{\circ} 08' 06''$ N. $0^{\circ} 04' 42''$ W.*Detaller.* Et vrug, over hvilket mindste dybde er 14,2 m, ligger sunket på ovennævnte plads.

Vraget, der var angivet at være sunket tæt SE. for ovennævnte vrug, udtages af kortet.

(N. t. M. Nr. 2464. London 1949.)

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

2070. Irland E.-kyst. Dublin Bay anduvning. Kish fyrskib. Radiofyr oprettet.

Position. c. 53° 19' 18" N. 5° 54' 40" W.

Detaller. I Kish fyrskib er der oprettet et radiofyr. Frekvens: 306,5 kc/s (978,8 m).

Signalet er:

1. Bogstaverne E I X (• • • — • • —), 6 gange	13,3 ^s .
2. Gruppe på 7 streger (— — — o. s. v.), 15 gange	50,0 ^s .
3. Lang streg (—).....	10,0 ^s .
4. E I X (• • • — • • —), 2 gange	6,7 ^s .
	80,0 ^s .
	Pause 280,0 ^s .
	Periode 360,0 ^s (6 ^m).

Sendetider:

Usigtbart vejr: Hver 6^m, begyndende det 4. minut af hver time.

Klart vejr: 2 gange hver time, begyndende det 16. og 46. minut af hver time.

Anm. Kish fyrskibs radiofyr er i gruppe med radiofyrene Skerries fyr og Bar fyrskib.

Kort Nr. 20.

(N. t. M. Nr. 2422. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

**2071. Danmark. Sundet. København. Afmagnetiseringsanlægget på Lynetten.
Oplysning om anlæggets tjeneste i juleperioden.**

Position. 55° 41' (52") N. 12° 36' (50") E.

Detaller. Skibe, som ønskes afmagnetiseret i tiden fra den 24. December Kl. 1200 til den 27. December Kl. 0800 1949 skal indgive anmeldelse herom til afmagnetiseringsanlægget senest fredag den 23. December.

Skibe, som ønskes afmagnetiseret den 1. Januar 1950 skal indgive anmeldelse herom senest fredag den 30. December 1949.

Såfremt ingen anmeldelser fremkommer om afmagnetisering i de nævnte tidsrum, vil afmagnetiseringsanlægget holdes lukket på disse dage, hvorimod anmeldte skibe vil blive afmagnetiserede.

(Marinemisteriet, 30. November 1949.)

**2072. Oplysning om minefarligt område inden for Skagen, W.-for linien Trelleborg—
Wismar. (NEMEDRI-område 50).**

Tidligere E. f. S. Nr. 4/328, 15/748 og 21/960 1949 udgår.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. A. Uden for de minestrøgne ruter er området, der begrænses af linier gennem nedennævnte punkter samt af kystlinier, erklæret for minefarligt:

1. Skagen (Grenen).
2. 57° 44' 30" N. 10° 41' 30" E.
3. 57° 47' 00" N. 11° 02' 30" E.
4. 57° 40' 30" N. 11° 18' 00" E.
5. 57° 31' 30" N. 11° 22' 00" E.
6. 57° 17' 00" N. 11° 39' 30" E.
7. 57° 09' 30" N. 11° 53' 00" E.
8. 57° 01' 00" N. 12° 06' 30" E.
9. 56° 48' 30" N. 12° 21' 00" E.
10. 56° 18' 42" N. 12° 25' 42" E.
11. 56° 16' 06" N. 12° 24' 48" E.
12. 56° 15' 54" N. 12° 23' 24" E.
13. 56° 17' 42" N. 12° 22' 18" E.
14. 56° 15' 42" N. 12° 16' 54" E.

15. 56° 14' 24" N. 12° 14' 42" E.
16. 56° 06' 03" N. 12° 28' 54" E.
17. 56° 04' 30" N. 12° 34' 36" E.
18. 56° 03' 30" N. 12° 36' 42" E.
19. 56° 02' 30" N. 12° 37' 24" E.
herfra langs kysten til
20. 56° 02' 00" N. 12° 37' 24" E.
21. 56° 00' 30" N. 12° 36' 00" E.
22. 55° 58' 10" N. 12° 34' 36" E.
23. 55° 56' 12" N. 12° 35' 15" E.
24. 55° 54' 30" N. 12° 35' 15" E.
25. 55° 52' 12" N. 12° 37' 10" E.
26. 55° 52' 12" N. 12° 38' 36" E.
27. 55° 49' 18" N. 12° 41' 33" E.
28. 55° 44' 15" N. 12° 40' 12" E.
29. 55° 44' 15" N. 12° 48' 36" E.
30. 55° 38' 42" N. 12° 53' 48" E.
31. 55° 39' 06" N. 12° 55' 06" E.
32. Malmö, herfra langs den svenske kyst til
33. Falsterbokanalens S.-lige indsejling.
34. 55° 19' 00" N. 13° 00' 00" E.
35. 55° 06' 00" N. 13° 00' 00" E.
36. 54° 00' 00" N. 11° 11' 00" E., herfra langs den tyske N.-kyst og Jyllands E.-kyst til Skagen (Grenen).

Anm. Angående minefarligt område E. for linien gennem punkterne 34—36 (E. for Trelleborg—Wismar) se E. f. S. Nr. 25/1092 1949.

B. For passage E. om ovennævnte minefarlige område er der ved svensk foranstaltning udlagt nedennævnte afmærkning i Kattegat:

- a) 57° 48' 48" N. 11° 15' 42" E.: Rød- og gulmalet lys- og fløjtetønde, der viser hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 15^s.
- b) 57° 03' 48" N. 12° 06' 00" E.: Sort- og hvidmalet lys- og fløjtetønde, der viser hvidt et-blink hver 3^s.
- c) 56° 49' 12" N. 12° 21' 00" E.: Sort- og hvidmalet lystønde, der viser hvidt gruppe-blink, tre-blink hver 15^s.
- d) 56° 34' 12" N. 12° 26' 00" E.: Rød- og gulmalet lys- og fløjtetønde, der viser hvidt et-blink hver 3^s.
- e) 56° 18' 45" N. 12° 25' 39" E.: Sort- og hvidmalet stage.

(Nemedri. London 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

T Supplement Nr. 1 to South-East Alaska Pilot.

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

2073. Danmark. Kattegat. Rute 35 b forlænget.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 328 udgår.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Efter foretaget minestrygning er rute 35 b blevet forlænget og går nu fra punkt 5 i rute 35 c til punkt 2 i rute 35 a og derfra videre som tidligere til Hobro og Mariager. Rutens nye del, hvis bredde er 1000 m (500 m på hver side af midterlinien), er afmærket, som følger:

- Pkt. 1: Pkt. 5 i rute 35 c. (Rød lysspirtønde med gul top, mærket 5).
 — 2: 56° 34' (42") N. 10° 52' (18") E.: Rød spirtønde, mærket 2.
 — 3: 56° 36' (53") N. 10° 47' (32") E.: — — — 3.
 — 4: 56° 39' (00") N. 10° 42' (48") E.: — — — 4.
 — 5: Pkt. 2 i rute 35 a.

På rutens videre forløb benævnes de tidligere rutepunkter herefter:
 Tidligere pkt. 2 benævnes nu pkt. 6.
 — — 3 — — — 7.
 — — 4 — — — 8.
 — — 5 — — — 9.

Kort Nr. 104, 102, 100 og rutekort.

(Marineministeriet, 26. November 1949.)

2074. (P.) Danmark. Tyborøn W. Rute 70. Lystønde ombyttes med lys- og fløjte-
tønde.

Tidligere E. f. S. Rutemeddelelse Nr. 354.

Tidspunkt. Midten af December 1949 eller snarest derefter.

Position. c. 56° 42',8 N. 8° 10',6 E.

Detaller. Lystønden i rute 70, punkt 2, vil på ovennævnte tidspunkt blive ombyttet med en rødmalet lys- og fløjte-tønde, der ligesom lystønden er mærket 2 og viser hvidt et-blink hver 3^s.

(Marineministeriet, 30. November 1949.)

2075. Nordsoen. Holland. Kystruten. Lystønde flyttet. Lystønde inddraget.

Positioner. a) 51° 47' 38" N. 3° 31' 57" E.

b) c. 57° 50' N. 3° 31' N.

Detaller. 1. Den rødmaledede lystønde HK 7 er flyttet til ovennævnte plads a).

2. Den rødmaledede lystønde HK 8 på ovennævnte plads b) er inddraget.

(B. a. Z. Nr. 309/4320. 's-Gravenhage 1949.)

Tillæg.

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

2076. (P.) Danmark. Sundet. Helsingør havn. Tågesignal forandres.

Tidspunkt. c. 20. December 1949.

Position. Helsingør: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. Tågesignalet med klokke ved fyret på Helsingør havns S.-moles hoved vil blive ombyttet med tågesignal med elektrisk sirene med karakteren: En-tone hver 15^s, tone 5^s, pause 10^s.

Kort Nr. 131 og 130.

Publikationer. Danske Lods III, side 20. Havnelods, side 127 og 128. Fyrfort. Nr. 384.

(Helsingør havneråd, 30. November 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 47, dated 13th November, 1949.

[Last Corrections : Weekly Edition No. 45, dated 5th November, 1949.]

VOLUME I.

Correction No.	Page.	Correction.
1577	4	After ENGLAND (East Coast) Route, insert :— ELBE—EIDER Route10. ELBE—ESBJERG Route.....10. After BREST Approach, insert :— BUSUM16. After HOOK Approach, insert :— HORNUM18.
1578	7	No. 12 Danger Area. (i) Amend " Note " concerning Ems River to read :— Note (a). (ii) Add Note (b) as follows :— Note (b) :—The area bounded by lines joining the following positions is considered to be <i>free</i> <i>from mines</i> :— (i) Lat. 54° 01' 15" N., long. 8° 17' 00" E. (ii) " 54° 01' 15" N., " 7° 52' 18" E. (iii) " 53° 58' 30" N., " 7° 49' 58" E. (iv) " 53° 51' 39" N., " 7° 49' 06" E. (v) " 53° 50' 54" N., " 7° 50' 09" E. (vi) " 53° 50' 54" N., " 8° 00' 00" E. (vii) " 53° 49' 45" N., " 8° 03' 36" E. (viii) " 53° 48' 36" N., " 8° 04' 36" E. (ix) " 53° 47' 00" N., " 8° 04' 30" E. (x) " 53° 46' 30" N., " 8° 05' 45" E. (xi) " 53° 47' 36" N., " 8° 07' 30" E. (xii) " 53° 46' 18" N., " 8° 09' 12" E. (xiii) " 53° 46' 48" N., " 8° 11' 06" E. (xiv) " 53° 48' 48" N., " 8° 08' 42" E. (xv) " 53° 51' 54" N., " 8° 07' 18" E. (xvi) " 53° 53' 24" N., " 8° 03' 30" E. (xvii) " 53° 56' 18" N., " 8° 04' 12" E. (xviii) " 53° 58' 00" N., " 8° 12' 45" E. (xix) " 53° 58' 45" N., " 8° 12' 30" E. (xx) " 53° 58' 45" N., " 8° 17' 00" E.
1579	10	After ENGLAND (East Coast) Route, insert following new routes :— ELBE—EIDER Route. Width 1 mile. (For continuation see ELBE—ESBJERG Route.) <div style="text-align: right;">[Continued</div>

Centre line joins following positions :—

- (i) Lat. $54^{\circ} 03' 56''$ N., long. $8^{\circ} 09' 36''$ E.
- (ii) „ $54^{\circ} 07' 42''$ N., „ $8^{\circ} 19' 19''$ E.

BUSUM Junction.

- (iii) Lat. $54^{\circ} 09' 54''$ N., „ $8^{\circ} 18' 42''$ E.
- (iv) „ $54^{\circ} 13' 12''$ N., „ $8^{\circ} 28' 50''$ E.

thence as safe navigation permits through the buoyed channels.

ELBE—ESBJERG Route. Width 1 mile.

(For continuation see CUXHAVEN Approach.)

Centre line joins the following positions :—

- (i) Lat. $54^{\circ} 01' 15''$ N., long. $8^{\circ} 10' 18''$ E.
- (ii) „ $54^{\circ} 03' 16''$ N., „ $8^{\circ} 09' 30''$ E.
- (iii) „ $54^{\circ} 03' 56''$ N., „ $8^{\circ} 09' 36''$ E.

ELBE—EIDER Route Junction.

- (iv) Lat. $54^{\circ} 12' 21''$ N., long. $8^{\circ} 08' 45''$ E.
- (v) „ $54^{\circ} 17' 00''$ N., „ $8^{\circ} 08' 30''$ E.
- (vi) „ $54^{\circ} 33' 00''$ N., „ $8^{\circ} 05' 00''$ E.
- (vii) „ $54^{\circ} 41' 35''$ N., „ $8^{\circ} 05' 00''$ E.

HORNUM Junction.

- (viii) Lat. $54^{\circ} 45' 03''$ N., long. $8^{\circ} 05' 00''$ E.

Note.—The sweeping of this route is not yet completed.

The above part of the route has been promulgated to allow access to Hornum, and the Northern portion, to connect with ESBJERG Approach, will be added as soon as sweeping operations have been completed.

1580 16

After BREST Approach, insert following new approach route :—

BUSUM Approach. Width 1 mile.

(For continuation see ELBE—EIDER Route.)

Centre line joins following positions :—

- (i) Lat. $54^{\circ} 07' 42''$ N., long. $8^{\circ} 19' 19''$ E.
- (ii) „ $54^{\circ} 06' 10''$ N., „ $8^{\circ} 30' 00''$ E.

thence as safe navigation permits through buoyed channels.

1581 18

After HOOK Approach, insert following new approach route :—

HORNUM Approach. Width 5 cables, where safe navigation permits.

(For continuation see ELBE—ESBJERG Route.)

Centre line joins following positions :—

- (i) Lat. $54^{\circ} 41' 35''$ N., long. $8^{\circ} 05' 00''$ E.
- (ii) „ $54^{\circ} 44' 18''$ N., „ $8^{\circ} 11' 48''$ E.

(Thee Knobs Rinne Buoy).

thence as safe navigation permits through Thee Knobs Rinne Channel to :—

[Continued

Correction.

(iii) Lat. 54° 42' 00" N., long. 8° 16' 20" E.
 (iv) „ 54° 43' 24" N., „ 8° 17' 36" E.
 (v) „ 54° 44' 33" N., „ 8° 18' 24" E.
 thence into harbour.

1582 27

No. 50 Danger Area. *Delete* positions (xii) to (xvii) inclusive, and *substitute* :—

(xii) Lat. 56° 15' 54" N., long. 12° 23' 24" E.
 (xiii) „ 56° 17' 42" N., „ 12° 22' 18" E.
 (xiv) „ 56° 15' 42" N., „ 12° 16' 54" E.
 (xv) „ 56° 14' 24" N., „ 12° 14' 42" E.
 (xvi) „ 56° 06' 03" N., „ 12° 28' 54" E.
 (xvii) „ 56° 04' 30" N., „ 12° 34' 36" E.
 (xviii) „ 56° 03' 30" N., „ 12° 36' 42" E.
 (xix) The coast of Sjaelland in position
 Lat. 56° 02' 30" N., long. 12° 37' 24" E.
 thence along the coast to :—
 (xx) Lat. 56° 02' 00" N., long. 12° 37' 24" E.
 (xxi) „ 56° 00' 30" N., „ 12° 36' 00" E.
 (xxii) „ 55° 58' 10" N., „ 12° 34' 36" E.
 (xxiii) „ 55° 56' 12" N., „ 12° 35' 15" E.
 (xxiv) „ 55° 54' 30" N., „ 12° 35' 15" E.
 (xxv) „ 55° 52' 12" N., „ 12° 37' 10" E.
 (xxvi) „ 55° 52' 12" N., „ 12° 38' 36" E.
 (xxvii) „ 55° 49' 18" N., „ 12° 41' 33" E.
 (xxviii) „ 55° 44' 15" N., „ 12° 40' 12" E.
 (xxix) „ 55° 44' 15" N., „ 12° 48' 36" E.

Remember existing positions (xviii) to (xxiv) as (xxx) to (xxxvi) respectively.

1583 32

WAY 25.

(i) Buoy 25/15. *Delete* " R. Spar ", and *substitute* :—
R. Buoy.

(ii) *Add Note* at the end of the Route :—

Note.—The following areas have been declared clear of mines :—

(a) The area bounded by lines joining the following positions :—

(i) Lat. 55° 42' 42" N., long. 10° 08' 42" E.
 (ii) „ 55° 43' 30" N., „ 10° 14' 00" E.
 (iii) „ 55° 43' 30" N., „ 10° 21' 12" E.
 (iv) „ 55° 44' 18" N., „ 10° 26' 18" E.
 (v) „ 55° 44' 30" N., „ 10° 29' 30" E.
 (vi) „ 55° 33' 18" N., „ 10° 33' 00" E.
 (vii) „ 55° 36' 36" N., „ 10° 28' 42" E.
 (viii) „ 55° 38' 42" N., „ 10° 21' 24" E.
 (ix) „ 55° 38' 24" N., „ 10° 18' 48" E.
 (x) „ 55° 39' 30" N., „ 10° 18' 12" E.
 (xi) „ 55° 38' 36" N., „ 10° 12' 36" E.
 (xii) „ 55° 39' 30" N., „ 10° 12' 06" E.
 (xiii) „ 55° 39' 18" N., „ 10° 11' 24" E.
 (xiv) „ 55° 39' 48" N., „ 10° 11' 06" E.
 (xv) „ 55° 40' 42" N., „ 10° 09' 48" E.

[Continued

- (b) The area bounded by lines joining the following positions :—
 (i) Lat. 55° 47' 48" N., long. 10° 31' 30" E.
 thence along the 5-fathom line to :—
 (ii) Lat. 55° 45' 36" N., long. 10° 32' 42" E.
 (iii) „ 55° 45' 48" N., „ 10° 30' 48" E.
 (iv) „ 55° 47' 48" N., „ 10° 30' 48" E.
- 1584 33 WAY 32. *Delete width, and substitute :—*
 Width between Kattegat S. light-vessel and position Lat. 56° 05' N., long. 12° 35' E., 1.6 miles (11 cables to E., 5 cables to W. of centre line); between positions Lat. 56° 05' N., long. 12° 35' E. and Lat. 55° 52' 24" N., long. 12° 39' 42" E., 1 mile; between position Lat. 55° 52' 24" N., long. 12° 39' 42" E. and Buoy 32/21, 1½ miles; between Buoy 32/21 and Nordre-Røse Lt. Ho., 5 cables; between Nordre-Røse Lt. Ho. and Lat. 55° 33' N., 4 cables; between Lat. 55° 33' N. and Buoy 32/10, 1.4 miles (4 cables to E., 1 mile to W. of centre line); thence 2 miles.
- 1585 39 LAVANSAARI—KRONSTADT Route. *Delete positions (ix), (x) and (xi), and substitute :—*
 (ix) UNMARKED. KRONSTADT and VIIPURI Junction.
 Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 03' 24" E.
 (x) KRONSTADT, R.W.H.S. (Fl. R. 5 sec.).
 Lat. 60° 01' 36" N., long. 29° 26' 00" E.
- 1586 43 KRONSTADT Approach. *Delete all, and substitute :—*
 KRONSTADT Approach.
 Note.—The approach channel is limited by the boundaries of Nos. 74E and 74F Danger Areas to position (iii), thence 1 cable. Approach should be made in daylight only.
 Centre line joins following positions :—
 (i) R.W.H.S. Buoy (Fl. R. 5 sec.).
 Lat. 60° 01' 54" N., long. 28° 30' 24" E.
 (ii) UNMARKED LAVANSAARI—KRONSTADT Route and VIIPURI Junction.
 Lat. 60° 01' 42" N., long. 29° 03' 24" E.
 (iii) KRONSTADT, R.W.H.S. (Fl. R. 5 sec.).
 Lat. 60° 01' 36" N., long. 29° 26' 00" E.
 Thence on the line of KRONSTADT leading lights (107°—287°) to harbour.
 Note.—Pilots may be obtained from Leningrad Light-vessel.

[Continued

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1587	45	ODENSE Approach. <i>Add</i> Note as follows :— Note.—An area along the Western limit of the swept channel has been declared clear of mines. For limits of this area, <i>see</i> WAY 25, Note (a).
1588	48	VIIPURI Approach. Position (i). <i>Delete</i> " No. 39 SHEPELEVSKI, B.W.H.S. (Fl. Or. 5 sec.)", and <i>substitute</i> :— UNMARKED.

VOLUME II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1589	54	<i>Delete</i> Routes 15/13, 15/14 and 15/32. <i>Amend</i> Route 15/7 to read :— 15/7 Fano to Cesenatico (Inshore).
1590	55	No. 6(e) Danger Area. <i>Delete</i> paragraph. Area no longer considered dangerous.
1591	56	No. 15(b) Danger Area. <i>Delete</i> all, and <i>substitute</i> :— No. 15(b) Danger Area. Western Adriatic. The area bounded by the coast of Italy and by lines joining the following positions :— (i) Lat. 44° 07' 40" N., long. 12° 29' 45" E. (ii) „ 44° 23' 00" N., „ 12° 43' 00" E. (iii) „ 44° 26' 30" N., „ 12° 30' 30" E. (iv) „ 44° 31' 00" N., „ 12° 33' 00" E. (v) „ 44° 27' 30" N., „ 12° 45' 00" E. (vi) „ 44° 48' 00" N., „ 12° 54' 00" E. (vii) „ 44° 59' 00" N., „ 12° 58' 00" E. (viii) „ 44° 59' 00" N., „ 13° 15' 00" E. (ix) „ 44° 47' 00" N., „ 13° 25' 00" E. (x) „ 44° 36' 00" N., „ 13° 35' 00" E. (xi) „ 44° 36' 00" N., „ 12° 55' 00" E. (xii) „ 43° 59' 00" N., „ 13° 07' 00" E. (xiii) „ 43° 50' 00" N., „ 13° 03' 00" E.
1592	56	<i>Insert</i> new danger area as follows :— No. 15(f) Danger Area. Port Garibaldi. The area bounded by the coast of Italy and by lines joining the following positions :— (i) Lat. 44° 41' 30" N., long. 12° 15' 00" E. (ii) „ 44° 41' 30" N., „ 12° 17' 30" E. (iii) „ 44° 39' 00" N., „ 12° 17' 30" E. (iv) „ 44° 39' 00" N., „ 12° 15' 15" E.

[Continued

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1593	56	<p><i>Insert new danger area as follows :—</i></p> <p>No. 15(g) Danger Area. Chioggia. The area within a circle of radius 15 cables with centre in Fort San Felice Light (Lat. 45° 13' 39" N., long. 12° 19' 00" E. (<i>approx.</i>)).</p>
1594	59	<p>ROUTE 15/7. <i>Delete all, and substitute :—</i></p> <p>ROUTE 15/7. FANO to CESENATICO (Inshore). Width 2 miles.</p> <p>Note.—Position (a) is on the Southern limit and position (e) on the Northern limit of No. 15(b) danger area.</p> <p>Centre line joins following positions :—</p> <p>(a) Lat. 43° 52' 45" N., long. 13° 04' 00" E. (b) „ 43° 58' 45" N., „ 12° 56' 24" E. P. Pesaro Junction (15/11). (c) Lat. 44° 00' 00" N., long. 12° 55' 00" E. (d) „ 44° 02' 20" N., „ 12° 50' 45" E. Cattolica Junction (15/12). (e) Lat. 44° 12' 36" N., long. 12° 34' 00" E.</p>
1595	59	<p>ROUTES 15/13 and 15/14. <i>Delete paragraphs.</i> Routes no longer required.</p>
1596	60	<p>ROUTE 15/32. <i>Delete paragraph.</i> Route no longer required.</p>
1597	65	<p><i>Delete Odessa Approach.</i></p>
1598	68	<p>CONSTANZA Approach. <i>Delete all, and substitute :—</i></p> <p>CONSTANZA Approach. Width 3 cables. Embark Pilot at position (i).</p> <p>Centre line joins following positions :—</p> <p>(i) " A " Buoy (<i>Fl. 5 sec.</i>). Lat. 44° 04' 00" N., long. 28° 45' 18" E. (ii) UNMARKED. Lat. 44° 06' 42" N., long. 28° 44' 30" E. thence direct to harbour.</p> <p>Note.—Approach may also be made from the East, between the limits of Nos. 3(a) and 3(b) Danger Areas. Light-buoys are established in :—</p> <p>(i) Lat. 44° 09' 30" N., long. 28° 50' 30" E. (ii) „ 44° 09' 30" N., „ 28° 45' 00" E.</p>
1599	68	<p>NICOLAEV. <i>Delete first sentence, and substitute :—</i></p> <p>Embark Pilot south of Tendra Peninsula.</p>
1600	68	<p>ODESSA Approach. <i>Delete paragraph.</i> Route no longer required.</p>

Rute 35 b.

Mariager og Hobro.

I. Ruten er afmærket, som nedenfor anført.
 Punkterne 1—5 angiver rutens midterlinie.
 Punkterne 5—8 angiver rutens N.-side; der skal holdes S. om afmærkningen i en afstand af 100 m fra denne.
 Rutens bredde: Punkt 1—5: 1000 m.

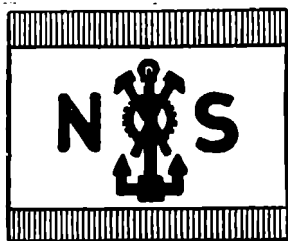
Punkt	Position		Afmærkningens art	Malet	Mærket	Fyrkarakter	Anm.	
	N. Br.	E. Lgd.						
1	56° 32',7	10° 56',9	Lysspirtd.	r.	5	Hvidt et-blk. hver 6 ^s .	Tilslutningspunkt til rute 35 c.	
2	56° 34',7	10° 52',3	Spirtd.	r.	2			
3	56° 36',9	10° 47',5	Spirtd.	r.	3			
4	56° 39',0	10° 42',8	Spirtd.	r.	4			
5	56° 41',0	10° 38',0	Spidstd. m. 1 ballon.	r.- og hv.- str.			Tilslutningspunkt til rute 35 a.	
6	56° 41',3	10° 34',2	Spidstd. m. stage.	r.				
7	56° 41',7	10° 30',2	Lystd.	r.	M. FJ.	Hvidt et-blk. hver 3 ^s .		
8	56° 41',7	10° 28',9	Ikke afm. c. 600 m N. for pkt. 8 ligger Mariager Fjord røde to-kost.					
9	56° 43',1	10° 26',2	Ikke afm. Herfra følges normal afmærkning gennem Mariager Fjord til Mariager eller videre S. om Lundalstørven og N. om Katbjergtørven til Hobro.					

Kort Nr. 104, 102, 100 og rutekort.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

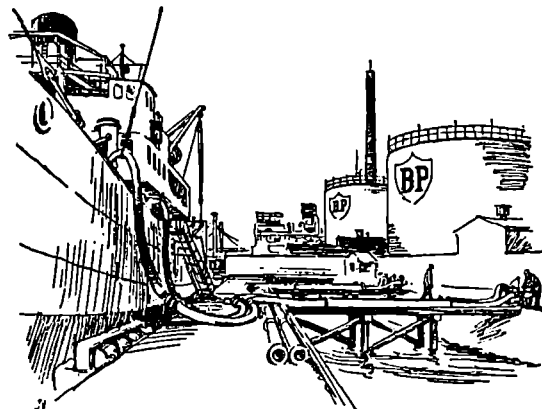
Beddinger: 3

Kapacitet: Skibe Indtil 530 ft.

Flydedok: Løftekapacitet 6800 ts.

Ophalerbedding: - 600 ts.

Telegram-Adr.: SKIBSVÆRFT, Telefon: Rigs 3



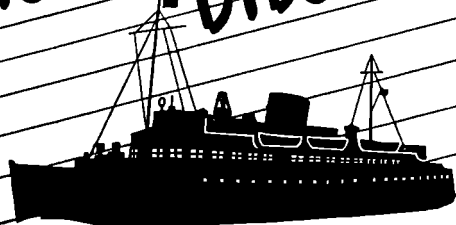
TEKNIKKENS TRO TJENER

**BENZIN - PETROLEUM
BRÆNDELSOLIE**

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



**GASOLIE
- DIESELolie**



DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S - KØBENHAVN K. C. 5021

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELF. C. 13778-15770

TELEGR. • JANBY •



KJØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18



**IMO-PUMPER
&
- MOTORER**

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og reparation af dieselmotor- og dampskibe. — Byggebeddinge for skibe indtil 430 fods længde.
Fabrikanter af dampmaskiner, kedler og overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling vandrørskedler.
2 tørdokke og 1 ophalingsbedding for skibe indtil 380 engl. fods længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 100, 400 & 610

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. »RØRHOLM HOBRO«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. »Hassager«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4.601TLGR. 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.-Adr.
»Hude«
Svendborg

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: »Chartering Mariager«
Post-Adresse: »Cimbria« Mariager**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 50

FREDAG DEN 23. DECEMBER 1949

56. årgang

FRA UGE TIL UGE

C. K. HANSEN

Den 1. januar 1950 kan formanden for Dansk Dampskibsrederiforening skibsreder *Chr. Harhoff* fejre 40 årsdagen for sin indtræden i det gamle firma. Mange gode ønsker for de kommende tider og mangen god tak for en meget frugtbar og særdeles fortjenstfuld indsats for dansk skibsfart i de svundne dage vil sikkert i den anledning nå frem til skibsreder Harhoff med håbet om, at han snart må have overvundet følgerne af den alvorlige sygdom, han netop har gennemgået, så han påny med friske kræfter kan hellige sig arbejdet for sit firma og for dansk skibsfart.

Også på anden måde bliver d. 1. januar 1950 en mærkedag for C. K. Hansen, idet de to prokurister *Preben Harhoff* og *Bennet C. K. Hansen* den dag bliver optaget som ansvarlige deltagere, idet skibsreder *Preben Harhoff* skal lede linieagenturerne, herunder spedition m. m., medens skibsreder *Bennet C. K. Hansen* skal lede klarering, befragtning, havari- og klubagentur m. m.

Skibsreder *Preben Harhoff*, der er søn af skibsreder *Chr. Harhoff*, er født d. 29. november 1911 og blev efter alsidig uddannelse både herhjemme og i udlandet ansat i firmaet i 1934 for i 1941 at blive udnævnt til prokurist.

Skibsreder *Bennet C. K. Hansen*, der er søn af nylig afdøde skibsreder *Willie C. K. Hansen*, er født d. 3. august 1914 og blev ligeledes efter alsidig uddannelse herhjemme og i udlandet ansat i firmaet i 1938 for i 1944 at blive udnævnt til prokurist.

NORSK ANERKENDELSE TIL DANSKE SØMÆND

Ved en højtidelighed i den norske ambassade i København overrakte den norske ambassadør *A. W. S. Esmarch* d. 14. december 9 danske sømænd kong *Håkons* »Medaille for edel dåd« og et erindringsløvbøger med inskription for deres indsats den 27. februar i år. da det norske motorskib *Trappes* havarerede i Nordsøen. Det lykkedes kaptajnen og mandskabet på kabeldamperen *Edouard Suenzon* at redde to norske sømænd under farefulde omstændigheder.

Ved højtideligheden var imidlertid kun kaptajn *H. Folmer*, styrmand *K. Nielsen*, bådsmandene *A. Olesen* og *P. Christensen* samt bådsmand *Christensens* fader til stede. De øvrige er til søs og kunne således ikke personlig modtage hædersbevisningen, der nu vil blive dem tilsendt.

50 ÅR

Mandag d. 26. december fylder direktøren for the Baltic and International Maritime Conference *H. Steuch* 50 år.

Direktør *H. Steuch*, der er født i Stockholm d. 26. december 1899, blev ansat som direktør for konferencen i 1935, og alle de mange, der i de siden da svundne år har haft lejlighed til at møde ham i et samarbejde for skibsfartens vel, vil sikkert være at finde blandt de mange gratulanter, der d. 26. december sender deres varmeste lykønskninger til den afholdte leder af konferencen.

M.s. H. P. PRIOR

Torsdag d. 15. ds. søsattes ved Helsingør Skibsværft den anden af de to nye rutebåde, som D.F.D.S. får bygget på dette værft til Ålborg-ruten. Skibet, der fik navnet *H. P. Prior*, opkaldt efter en af Danmarks første og mest fremragende pionerer for dampskibsrutefarten, er et søsterskib til m.s. *Jens Bang*, der søsattes i september i år.

M.s. *H. P. Prior* har plads til ca. 1000 passagerer, heraf 85 på I. klasse, 220 på II. klasse og ca. 700 på III. klasse.

Kamrene på I. klasse vil blive indrettet som 1- og 2-køjes kamre, der alle er beliggende på A-dækket, lige under båddækket, hvor også kombineret spise- og rygesalon, I. klasse er beliggende. II. klasse indrettes på C- og D-dæk med 2- og 4-køjes kamre, hvor ligeledes III. klasses opholdssaloner findes. På B-dækket indrettes to store saloner til brug for såvel II. som III. klasse. I den forreste salon, der navnlig må betragtes som spisesalon, bliver der plads til ca. 100 passagerer, og spisning og servering foregår som på I. klasse. Den agterste salon, hvor der vil være plads til ca. 170 passagerer, må nærmest betragtes som en kombineret opholds- og spisesalon.

Skibet er på 3200 brutto tons og har følgende hoveddimensioner: Længde 341' 0", bredde 48' 0". Det skal forsynes med en dieselmotor på 7600 hk., der skal give skibet en fart af 20 knob.

Jens Bang indsættes i København—Ålborg ruten omkring Marts-April 1950, medens *H. P. Prior* ventes færdig i Juni måned. Der vil herefter i sommersæsonen blive 2 afgangne daglig i begge retninger, en dag- og en nat-tur, ligesom på København—Århus ruten.

D.F.D.S. har forøvrigt bestilt tre nye fragtskibe på Helsingør Skibsværft. De nye skibe, der bliver på ca. 3000 tons, skal anvendes til liniesejlads på europæiske havne og vil komme til at minde en del om selskabets Middelhavs-både. De skal forsynes med motorer af B. & W.-typen, 10 cylindrede, der også bygges på Helsingør Skibsværft. Med denne sidste bestilling har rederiet ialt 7 skibe i arbejde på Helsingør Skibsværft.

M.s. COOLANGATTA

Helsingør Skibsværft kunne d. 16. ds. aflevere det ca. 3000 br. reg. tons motorskib m.s. *Coolangatta* til rederiet Transatlantic i Göteborg efter en vellykket prøvetur. Skibet er forsynet med en B. & W. dieselmotor, der giver det en fart på 17,5 knob fuldt lastet.

Skibet er bygget som køleskib, og nedkølingen af lastrummene, hvori temperaturen kan nedbringes til ÷13 grader, sker ved hjælp af tre store Sabroe kølekompressorer. Skibet, der søsattes for et par måneder siden under navnet *Fruit Queen*, var sammen med søsterskibet *Fruit Monarch* oprindeligt bestilt til rederiet Per Gjerding, Bergen, men nordmændene ville alligevel kun have det ene, og så solgtes *Fruit Queen* til Transatlantic, der omdøbte det til *Coolangatta*. En model af de to frugtskibe vakte i sin tid berettiget opsigt på udstillingen »Skibet« ved en ganske enestående skønhed og dristighed i linierne,

og som et kuriosum kan det nævnes, at skibene var de første nybygninger i Europa, der forsynedes med vinger på skorstenene til forhindring af røgnedslag på dækket.

FRAGTRATETALLET FOR NOVEMBER 1949

Fragtratetallet, der belyser bevægelsen i de danske fragtrater, er for november 1949 beregnet til 95, når fragtraterne for januar—marts 1949 i gennemsnit sættes lig 100. Fragtratetallet viser en stigning på 4 points i sammenligning med tallet for oktober 1949, der var beregnet til 91.

Stigningen har gjort sig gældende for olie-, træ- og kulraternes vedkommende. Navnlig er olieraternes stegning meget betydeligt; disse ligger nu i gennemsnit på samme niveau som ved årets begyndelse.

PAS PÅ MANDSKABSLISTERNE I U.S.A.

I anledning af at adskillige udenlandske skibe, der iblandt også skandinaviske efter krigen er blevet idømt mulfter på mellem 10 og 400 dollars for en for sen aflevering af de lovbefalede mandskabslistor ved afgang fra U.S.A.-havne, skriver »Skulds Medlemsblad«: Siden krigens afslutning har immigrationsmyndighederne i U.S.A. etableret en strengere kontrol end tidligere med de mandskabslistor, som det påhviler ethvert skib at aflevere inden afgang fra en U.S.A.-havn til immigrationsmyndighederne udvisende »changes in crew«.

Da forandringer i mandskabslistor jo kan forekomme op til sidste øjeblik, før skibet afgår, når kaptajnen imidlertid ikke altid at få listen færdig, inden skibet afgår fra havnen, men plejer i så tilfælde at sende listen ind med lodsens. Det har imidlertid gentagne gange vist sig, at lodsens først har fået viderebefordret listen op til en uge eller mere efter skibets afgang, enten fordi han først da er kommet i land eller af andre årsager, men det er ikke vanskeligt at forstå, at denne måde at efterkomme ordren om aflevering inden afgang fra havn ikke kan anerkendes af myndighederne.

Det er også sket, at skibets agent har fået listen af kaptajnen før skibets afgang, men har ladet den ligge og drive på sit kontor i flere dage, før den blev videresendt. En sådan forsinkelse har immigrationsmyndighederne heller ikke kunnet godtage.

Resultatet er derfor blevet, at adskillige skibe er blevet idømt bøder på mellem 10 og 400 dollars, og lagt sammen beløber disse mulfter sig til ikke ubetydelige beløb. Det er endog hændt, at det samme skib er blevet mulfteret flere gange i træk for denne forsømmelse. Vi skulle dog antage, at det skulle være muligt at undgå disse bøder ved en større påpasselighed fra kaptajnens og agentens side.

I denne forbindelse vil vi også gerne understrege, at man ikke godt kan spare den tid, der går til udskrivning af listor på sin P. & I-assurandørs risiko. Bestemmer man sig til at afgå, inden listen er udarbejdet og afleveret, gør man det på sit eget rederis regning og risiko.

SØFARTENS HYGIEJNEKOMITÉ

Søfartens Hygiejnekomité, der blev stiftet den 20. december 1946 med det formål at være initiativtagende og rådgivende med hensyn til skibshygiejniske spørgsmål, har netop udsendt en beretning om sin virksomhed.

Forud for komiteens stiftelse var der foretaget omfattende undersøgelser og forhandlinger mellem de kredse, som interesserede sig for at fremme de søfarendes sundhed og skibshygiejnen. Komiteen består af repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe, Dansk Forening til Kønssygdommens Bekæmpelse, Den alm. danske Lægeforening, de søfarende

mandskaber og officerer, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart samt Sundhedsstyrelsen, hvilke organisationer også er komiteens stiftere. Den repræsentanter således alle kredse inden for skibsfarten og sundhedsvæsenet.

I 1948 er der udgivet en pjece: »Kønssygdomme«, som stilles til rådighed for samtlige danske søfolk. Den er skrevet af hygiejnekomiteens sekretær, dr. med. Fritz Reymann, og hensigten med den er at udbrede kendskabet blandt de søfarende til kønssygdomme og derved medvirke til, at disse sygdomme bekæmpes, og at give vejledning til effektiv behandling.

Kort efter gik komiteen i gang med at lade udarbejde en ny pjece, skrevet af kaptajn Kaj Lund: »Gymnastik til Sø«. Denne pjece kan rekvireres gratis af enhver søfarende enten gennem en af mandskabernes organisationer eller fra Handelsflådens Velfærdsråd, som bekostede pjecens fremstilling og udsendelse. Pjecen giver anvisning på dyrkning af enkeltmands- og holdgymnastik om bord i skibene, ligesom den giver oplysninger om andre sportsgrene.

Komiteen har søgt kontakt og indledt samarbejde med forskellige indenlandske og udenlandske institutioner for på forskellige områder at effektivisere det oplysende arbejde med hensyn til bekæmpelsen af kønssygdomme, udbygning af skibshygiejne, oprettelse af søfartsklinikker, skibshygiejniske undersøgelser og skadedyrs bekæmpelse. Endvidere har komiteens sekretær været medarbejder ved den nye udgave af »Lægebog for søfarende«.

I 1947/48 har komiteen modtaget 22.000 kroner som kontante bidrag fra Kong Christian den Tienendes Fond og J. L.-Fondet. Endvidere har Dansk Dampskibsrederiforening bekostet udgivelsen af kønssygdomspjecen (kr. 6.300), og Handelsflådens Velfærdsråd har betalt omkostningerne i forbindelse med udgivelsen af gymnastikpjecen (kr. 3.400).

Komiteens formand er skibsreder Knud Lauritzen, næstformanden er kaptajn J. Kastrup Olsen, og de øvrige medlemmer er stabslæge M. Brun-Pedersen, professor, dr. med. Poul Bonnevie, hovedkasserer Karl Engholm, afdelingschef Ove Nielsen og overlæge, dr. med. Erik Uhl.

NORSKE NYTÅRSTONER

Præsidenten for Norges Rederforbund, direktør Ths. S. Falck jr., advarer i en nytårsoversigt i Norges Handels- og Søfartstidende stærkt mod den også blandt norske planøkonomer i vore dage så udtalte forkærlighed for statsmonopolisering og statsdirigering af hele udenrigshandelen, og påpeger, hvor farlig denne tendens er ikke mindst for norsk skibsfart, en advarsel, der utvivlsomt har ligeså stor berettigelse i Danmark som i Norge.

— »Det er en kendt sag«, skriver direktør Falck, »at Norge selv kun beskæftiger 15—20 pct. af sin handelsflåde. Resten udfører udelukkende fragttjeneste for andre lande. Disse enkle tal giver forklaringen på, at norsk skibsfart kan give et valutaoverskud på adskillige hundrede millioner pr. år og derved muliggøre det importoverskud, som er grundlaget for vor levestandard.

Men samtidig skal man være klar over det grundlæggende forhold, at forudsætningen for dette er, at andre lande er villige til at lade norske skibe konkurrere om at fragte deres import- og eksportvarer.

Så længe udenrigshandelen foregår gennem private eksportører og importører, vil de forretningsmæssige hensyn som regel tilsi, at lasterne bliver befragtet med de skibe, som kan sejle bedst og billigst, uanset flag. Konkurrenceevnen bliver afgørende.

UGENS FRAGTBERETNING

Den forløbne uge har, som det var at vente, været præget af den sædvanlige helligdagsstilhed. For de oversøiske markeders vedkommende er forholdene med enkelte undtagelser ikke altfor gode for prompte positioner, hvorimod udsigterne er lysere for januar og senere positioner. Det transatlantiske marked er næsten uden efterspørgsel for tidligere positioner. Kulexporten er omtrent stoppet, og heller ikke for korn fra Canada/Northern Range eller for sukker fra Vestindien viser befragterne større interesse for tidlig tonnage. Af ugens slutninger kan nævnes: 4000 ts. kul Hampton Roads/Rio til \$4.25, decbr. lastning, korn fra Golfen til Vestitalien til \$6.25, decbr. lastning. For senere positioner kan nævnes, at flere både er sluttet for sukker fra Cuba til Rotterdam til \$9.12½ for 16./30. janr. og *Food Ministry* har betalt 51/3d. for sukker fra San Domingo til U.K., ligeledes for anden halvdel janr. lastning.

River Plate markedet har været aktivt, og for prompt tonnage er der betalt væsentlige tillæg, bl. a. for 6000 tonner fra Necochea eller Bahia Blanca 60/- til Danmark, og for en parcel på 3000 ts. for prompt lastning betaltes 50/- til Antwerpen eller Rotterdam. For janr./febr. lastning ligger raterne fra n. a. San Lorenzo til Antwerpen/Rotterdam på omkring 47/6d. à 48/-. For sen decbr./tidl. janr. båd betaltes 56/- fra n. a. San Lorenzo til Dublin. For en janr. ordre til Sverige kan antagelig gøres 60/- for en båd, der kan give 62 cbft.

Fra Chile er der sluttet yderligere tonnage for salpeter til Alexandria eller Vestitalien til 60/-. Sukker fra Peru til USNH. indikerer \$10 for 15./30. janr.

Fra Nordpacific er efterspørgslen noget ringere. Interoceanal lumber er dækket indtil marts/april, men for disse positioner er befragterne villige til at betale uændrede rater, d. v. s. omkring \$71.000 for liberty båd. For korn fra Vancouver til Haifa er betalt \$8.50, decbr./janr. lastning.

Østens markeder er stadig kun sparsomt repræsenterede. For 4000 ts. copra fra Philippinerne/Guam og Kwajalein til Barranquilla og Cartagena er betalt \$16 på berth terms. For gummi fra Saigon til USNH. er betalt 97/6d. for 7000 ts. og 117/6d., hvis der kun

afskibes 6000 ts. Ilmenite fra Koilthottam til USNH. er sluttet til \$6.

Efterspørgslen fra Australien er noget bedre. Fra Vesta Australien er sluttet korn til Japan til 45/- for løs hvede ex-silo, fra Syda Australien er betalt 55/- for løs hvede ex-silo til Ægypten, og et par både sluttedes for byg i sække fra Syda Australien til Rotterdam eller Antwerpen til 75/-. Fra New Zealand betaltes 80/- fio. for stykgods til UK.

Kul fra Sydafrika sluttedes bl. a. for dansk 7700 ts. motorskib fra Lourenço Marques til Melbourne til 41/3d. og for kul fra Durban til Takoradi og Lagos betaltes 35/- for sen decbr./tidlig janr. båd og 34/- for febr. tonnage.

Middelhavsmarkederne absorberer stadig mange både til vel hævdede rater. Af ugens slutninger kan nævnes: Algier/UK. 7700 ts. jernmalm til 22/6d., Almeria/UK. 4800 ts. jernmalm til 23/6d., Huelva/Rotterdam, 7500 ts. pyrites til 23/6d., Casablanca/ECUK., 8500 ts. fosfat til 23/-. Fra Sortehavet kan nævnes: Antracitkul fra Nicolaieff til Vestitalien til 26/-, fio. og en senere båd for lignende forretning til 24/-. Korn fra Sortehavet til UK. er sluttet for britisk regning til den uændrede rate af 32/6d. med option af Hamburg/Antwerpen Range til 30/-.

Markederne i vore nære farvande er for kul- og kokslasternes vedkommende i nogen grad præget af den milde vinter, vi hidtil har haft. Lagrene er ret betydelige, og befragterne er derfor noget tilbageholdne, hvilket i forbindelse med stemvanskeligheder for UK. lasternes vedkommende lægger en dæmper på aktiviteten. For kul/koks fra Polen til Danmark er efterspørgslen endnu kun ringe, men det ventes, at der vil komme gang i disse befragtninger, når vi kommer på den anden side nytår.

På timechartermarkedet er efterspørgslen noget bedre. Større dansk motorskib sluttedes for en Østen rundtur til 16/-, og flere norske både på omkring 8000 ts. er sluttet for perioder på omkring 4/6 måneder til lignende rater. Det drejer sig om både med en fart af omkring 10½/11 mil på omkring 10 ts. olie. For amerikansk regning er der en del efterspørgsel efter moderne 3500 tonnere for 9/12 måneder til rater omkring \$16.000/\$16.500 pr. måned.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

Kaptajn *H. C. Møller* ved Statens skibstilsyn i København, der 61 år gammel er afgået ved døden på grund af en hjertesvaghed, slammede fra Svendborg-egnen og tog efter endt sejskibssuddannelse styrmands- og skibsfører-eksamen ved Svendborg navigationsskole i 1913, hvorefter han som reserveløjtnant i marinen gjorde tjeneste i 2 år under den første verdenskrig. Fra 1916 til 1939 var H. C. Møller styrmand og senere reservefører i D.S.B.s Helsingør overfart, men kom derpå i skibstilsynets tjeneste fra nytår 1940 og indtil sin død.

*

Føreren af D.F.D.S.'s damper *Garonne*, Kaptajn *Gustav Rasmussen*, er under skibets ophold i Ålesund pluselig afgået ved døden af en hjerneblodning. Kaptajn Rasmussen, der blev 51 år gammel, blev i 1930 ansat i D.F.D.S. Under krigen sejlede han i allieret fart på England og U.S.A., og efter hjemkomsten indtrådte han atter i D.F.D.S., hvor han havde været fører siden foråret 1947.

Fodbold-turnering for danske søfolk

Handelsflådens velfærdsråd har udsendt en opfordring til samtlige danske skibsidrætsklubber til deltagelse i en fodboldturnering, der vil strække sig over hele det kommende år. Turneringsskampene kan spilles i en hvilken som helst havn i verden, hvor danske skibe modes, og for at komme i betragtning ved præmieberegningen skal der spilles mindst 8 kampe mod forskellige andre skibsklubber, som er tilmeldt turneringen.

Velfærdsrådet udsætter som præmie et sølvskjold til det vindende hold og en erindrings til hver af dets spillere. Turneringen begynder 1. januar, men er af hensyn til nye klubber åben for tilmeldelse indtil 1. august 1950.

I årene efter krigen har imidlertid statsmonopolisering og statsdirigering af udenrigsnæringerne ført til en stadig mere om sig gribende præference for eget flag, åbent eller skjult. De forretningsmæssige hensyn skydes delvis ud, og vor adgang til at konkurrere begrænses, eller norske skibe får kun den dårligst betalte last.

Jeg betragter denne udvikling som overordentlig farlig for norsk skibsfart, fordi den truer selve eksistensgrundlaget. Forudsætningen for, at norsk skibsfart fortsat skal være et lige værdifuldt led i den norske samfundsøkonomi er, at det lykkes at nå frem til større liberalisering af verdenshandelen og af transport-tjenesterne mellem landene, således at konkurrenceevnen bliver afgørende. Det vil da stå til rederierne og myndighederne at sørge for, at denne kan bevares og styrkes.

Mod denne alvorlige baggrund, at norsk skibsfarts eksistens i dag trues af statsmonopolisering og statsindgreb i andre lande, virker det uforståeligt, at man i Norge omgås med planer om at indføre statsmonopoler for vigtige dele af vor import. Både myndighederne og rederiforbundet fører jo daglig en kamp for at søge at afbøde de værste af de skadevirkninger, som lignende foranstaltninger i andre lande har for norsk skibsfart.

Hvis Norge slår ind på samme vej, må man i alt fald være fuldt klar over konsekvenserne.«

Sømandsskolerne

Statens sømandsskole i Frederikshavn har dimitreret sit første hold, ialt 72 sømandsaspiranter, som har gennemgået et 3 måneders kursus i grundbegreberne for sømandskundskab. Skolen har været ledet af forstander Hindkjær-Petersen, der overrakte eleverne deres afgangsbeviser.

I anledning af, at det var skolens første hold elever, fik afslutningen et særligt højtideligt præg, idet den overværedes af en indbudt kreds repræsenterende handelsministeriet, navigationsdirektoratet, Dansk Sømandsforbund, rederierne med flere. Navigationsdirektør Gulddammer rettede en særlig tak til skolens elever for deres indsats i skolearbejdet og overrakte hver af dem et emblem forestillende et anker med ordene: Statens Sømandsskole.

Foruden skolen i Frederikshavn er der oprettet tilsvarende skoler i Esbjerg og i Sønderborg, og ialt dimitteres der fra disse skolars første kursus 177 elever.

FRA SØRETTENE

En hyresag

Ved Sø- og Handelsretten havde maskinchef J. B. Rosenquist Nielsen, Middelfart, krævet rederiaktieselskabet »Codan«, Svendborg, dømt til at betale ham 627 kr. i hyre og kosttillæg, fordi han fra den 9. marts 1948 til 26. marts s. å. i København måtte vente på flyvelejlighed til U.S.A., hvor han skulle gå om bord i selskabets damper *Søndervig*.

Forskellige omstændigheder vedrørende visa m. m. havde gjort, at afrejsen måtte udsættes, og Nielsen kunne ikke i mellemtiden tage hjem til Middelfart, fordi han kunne risikere at komme af sted hvad dag, det skulle være.

Rederiet ville først give ham hyre fra afrejsedagen, men Sø- og Handelsretten fandt i sin dom, at Nielsen havde forladt sit hjemsted og taget ophold i København efter rederiets opfordring. Den i søloven omhandlede »Rejse for at komme til skibet« måtte derfor være begyndt, da Nielsen tog fra Marstal den 9. marts, og rederiet skal nu betale ham de krævede 627 kr. samt sagsomkostninger.

PERSONALIA

85 år

En af Thuro's kendte skibsførere og senere reder for forskellige skibe hjemmehørende på Thuro, kaptajn *Rasmus Nielsen*, fylder den 29. december 85 år.

Han sejlede 46 år uden forlis.

75 år

Den 24. december fylder tidl. fører i D.F.D.S., kaptajn *K. M. J. Krogh*, 75 år. Kaptajn Krogh, der er bosiddende i København, pensioneredes 1938.

Den 4. januar fylder tidl. fører i D.F.D.S., kaptajn *N. C. Roholm*, 75 år.

Kaptajn Roholm, der var en kendt fører i indenrigsfarten, pensioneredes i 1940.

70 år

Tidl. fører i D/S Vesterhavet, kaptajn *J. S. Thomsen*, fylder den 26. december 70 år. Kaptajn Thomsen, der er bosiddende i Sønderho, Fanø, forlod søen 1932.

60 år

Fører i Vandbygningsvæsenet, kaptajn *A. H. Larsen*, fylder den 24. december 60 år. Kaptajn Larsen er bosiddende i Helsingør.

Fører i Fyr- og Vagervæsenet, kaptajn *J. L. Toft*, fylder den 26. december 60 år.

50 år

Den 6. januar fylder fører i Ø. K., kaptajn *R. E. Sørensen*, 50 år. Kaptajn Sørensen er fører af s.s. *Sf. Thomas*.

Fører i D.F.B., kaptajn *J. V. Johansen*, fylder den 6. januar 50 år. Kaptajn Johansen er fører af m.s. *Ymer*.

Positionsliste pr. 20. december 1949

Dania

Cyril pass. Brunshüttel 19.12. p. v. t. Bordeaux, London, Kbhvn. — *Danholm* pass. Pulo We 20.12. p. v. t. Bangkok. — *Danklint* afg. Bremen 21.12. til Oslo. — *Danvig* forv. afg. New York 23.12. til Venezuela. — *Tovell* afg. Trapani 18.12. til Hafnafjord.

Dannebrog

Aggersborg ank. New York 12.12. — *Brattingsborg* afg. Vitoria 10.12. til Curacao. — *Dansborg* afg. Hongkong 19.12. til Cebu. — *Ellensborg* ank. Gdansk 13.12., derefter Grangemouth. — *Flynderborg* afg. Gibraltar 15.12. til Glasgow. — *Frederiksborg* ank. Gdansk 20.12., derefter Rouen. — *Lilleborg* afg. Cardiff 16.12. til Setubal. — *Nordborg* ank. Philadelphia 20.12., derefter Norfolk. — *Skodsborg* afg. Gdansk 17.12. til Hull. — *Taarborg* ank. Aalborg 19.12., derefter Nørresundby. — *Uranienborg* ank. New Orleans 19.12., derefter Rio de Janeiro. — *Ørneborg* afg. Gdynia 13.12. til Southampton.

Dansk-Fransk

Blekinge afg. Gibraltar 16.12. til Beirut. — *Bornholm* ank. Dunkirk 9.12. — *Bretagne* afg. Buenos Aires 17.12. til Ilheus. — *Grønland* ank. Rotterdam 20.12. — *Halland* ank. Le Havre 20.12. — *Irania* afg. Århus 14.12. til Suez. — *Normandiet* ank. Boma 2.12. — *Skaane* afg. Ivigtut 19.12. til Methil. — *Slesvig* afg. Åbenrå 20.12. til Kbhvn.

De forenede Kullimportører

Cimbria forv. ank. Kbhvn. 22.-23.12. — *Concordia* forv. afg. Rørdal 22.12. til Polen. — *Dania* forv. afg. Åbenrå 25.-27.12. til Gdansk. — *Hajnia* forv. ank. Randers 24.12. — *Scandia* forv. ank. Kbhvn. 23.-24.12.

Det danske Kulkompagni

Ivan Kondrup ank. Århus 20.12. — *Wm. Th. Malling* rep. Ålborg. — *I. P. Suhr* afg. Gdynia 19.12. til Bordeaux.

D.D.P.A.

Christian Holm i dok i Kiel. — *Esso København* forv. ank. Nyborg 22.12. Derfra til Aruba. — *Esso Nyborg* forv. ank. Aruba 24.12. Derfra til Nyborg. — *Scandia* afg. Curacao 16.12. Forv. ank. Nyborg 5.1. Derfra til Kalundborg og Kbhvn.

D. F. D. S.

A. P. Bernstorff afg. London forv. 21.-23.12. til Kbhvn. — *Argentina* forv. ank. Baltimore 19.12. Derfra 20.12. til Tampa/Galveston/New Orleans/Baltimore/New York. — *Arizona* ank. Genoa 13.12. Udloset ca. 23.12. — *Arkansas* ank. Antwerpen 14.12. Derfra forv. 20.12. til Dunkirk, Genoa, Malta, Piræus, Tyrkiet, Alexandria, Port Said, Beirut, Cypern. — *Bergenhus* ank. Kbhvn. 19.12. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 20.12. til Valencia for lastn. til Kbhvn. Ventes til Valencia 29.12. — *Brasilien* ank. Randers 20.12. Derfra til Frhavn/Esbjerg. — *Brynhild* afg. Zebrügge 19.12. til Kbhvn., Horsens, Århus, Randers, Ålborg. — *California* ank. Svendborg 14.12. Afg. forv. 20.12. til Kolka for lastn. til Montevideo og Buenos Aires. — *Colombia* ank. Jacksonville forv. 19.12. Derfra til Charleston/Norfolk/Baltimore/New York. Laster til Oslo/Kbhvn./Gdynia. — *Delaware* ank. Gibraltar 19.12., derfra forv. 20.12. til Algeiras og Danmark. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. 20.12. Skal i dok i Frhavn ca. 27.12. — *Egholm* afg. Århus 19.12. til London/Newport/Swansea-Kbhvn. — *Florida* afg. Tarragona 17.12. til Lisbon, Antwerpen, Hamborg og Kbhvn. Ventes til Lisbon 20.12. — *Frigga* afg. Ålborg 17.12. til London. Fra London ca. 30.12. til Kbhvn. — *Georgia* ank. Kbhvn. 16.12. Herfra forv. 21.12. til Ålborg/Oslo/Frhavn. — *Halfdan* afg. Zebrügge 19.12. til Hamborg, Kbhvn. Fra Kbhvn. ca. 31.12. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Harald* ank. Kbhvn. 19.12. Fra Kbhvn. ca. 29.12. til Antwerpen-Danmark. — *Hebe* afg. Kbhvn. 21.12. til Ålborg/Leith/Newcastle. — *Hindholm* ank. Manchester 17.12., derfra ca. 21.12. til Kbhvn./Odense. — *Hjortholm* afg. Frhavn 20.12. til Antwerpen-Danmark. — *Katholm* ank. Nakskov 18.12., derfra ca. 23.12. til Stavanger/Trondheim. Derefter Manchester-Danmark. — *Kentucky* ank. Stavanger 16.12., derfra ca. 21.12. til Manchester-Kbhvn./Århus. — *Knud* ank. Kbhvn. 18.12. Fra Kbhvn. ca. 24.12. til Antwerpen-Danmark. — *Lemnos* afg. Antwerpen 15.12. til Tanger, Malta, Piræus, Alexandria, Beirut og Cypern. Ventes til Tanger 20.12. — *Louisiana* ank. Messina 19.12. Udloset ca. 29.12. — *Maine* ank. Ålborg 20.12. Derfra forv. 20.12. til Leith, Antwerpen, Dunkirk, Tanger og Levanten. — *Margrethe* ank. London 15.12. Derfra forv. 23.12. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Kbh. 21.12. til Naks/Århus/Newcastle. — *Melos* afg. Casablanca. 19.12. til Tanger, Nemours, Oran, Algiers, Tunis, Marseille, Italien. Ventes til Tanger 20.12. — *Nevada* ank. New Orleans 12.12. Derfra forv. 21.12. til Panama City. Derfra ca. 28.12. til Danmark. — *Oregon* ank. Nr. Sundby 20.12. Afg. forv. 22.-23.12. til Avonmouth/Swansea. — *Paraguay* forv. afg. Huelva 19.12. til Lisbon/Bordeaux. Laster til Kbhvn./Århus/Ålborg. — *Rhodos* afg. Malaga 15.12. til Kbhvn. Ventes til Kbhvn. 21.12. — *Rota* afg. Odense 17.12. til Leith/Newcastle/Middlesbrough-Kbhvn. Fra Newcastle forv. 23.12. — *Saga* afg. Drammen 15.12. til Grangemouth-Helsingør. — *Samos* afg. Limassol 19.12. til Heraklion, Lissabon evt. Leixoes, Hamborg og Kbhvn. — *Skjold* afg. Kbhvn. 18.12. til Hamborg, Antwerpen, Dunkirk, Havre, Portugal. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 18.12.

til Antwerpen-Liverpool-Esbjerg/Kbhvn./Odense/Randers. — *Taarnholm* afg. Ålborg 10.12. til Manchester-Kbhvn./Randers. — *Texas* afg. Dunkirk 13.12. til Malta, Piræus, Istanbul, Izmir, Alexandria, Beirut og Cypern. Ventes til Malta 21.12. — *Thyra* afg. Hull ca. 20.12. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Dunkirk 18.12. til Leixoes, Lissabon, Bordeaux, La Pallice, Havre, Antwerpen, Hamborg, Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Esbjerg 17.12. til London/Esbjerg. — *Tulq* afg. Antwerpen 19.12. til Esbjerg, Middelfart, Odense, Kbh. — *Tunis* afg. Ålborg 17.12. til London/Kbhvn. — *Tyr* afg. Esbjerg 17.12. til Newcastle/Esbjerg. — *Uffe* ank. Århus 20.12., derfra ca. 21.12. til Ålborg. Fra Ålborg ca. 24.12. til Kbhvn.-London. — *Uruguay* afg. Kbhvn. 9.12. til New York/Port Newark/Philadelphia/Norfolk/Gulfen/New York. Ventes ank. New York ca. 22.12. — *Venezuela* afg. Oslo 19.12. til Kbhvn./Ålborg/Nr. Sundby/Randers. — *Virginia* afg. Buenos Aires forv. 20.12. via Montevideo for oliefyld til Necochea/Santos/Bahia. Laster til Danmark.

Helmdal

Axel Carl ank. Okha 17.12. — *Hans P. Carl* ank. Calcutta 17.12. — *Martin Carl* afg. New York 15.12. til Ciudad Trojillo. — *Poul Carl* ank. Vanicoro 16.12.

Jutlandia

Gerda Toft ank. Antwerpen 21.12. — *Jens Toft* forv. afg. Tel Aviv 21.-22.12. til Alexandria. — *Karen Toft* forv. ank. Kbhvn. 23.12. — *Maria Toft* afg. Marokko 21.12. til Dunkirk.

J. Lauritzen

African Reefer ventes afg. Merca 20.12. til Genoa. — *Anna Dan* afg. Themsen 18.12. til Hull. — *Argentinean Reefer* afg. Las Palmas 14.12. til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* ank. Tampico 12.12., derefter Piræus. — *Gerda Dan* afg. New York 14.12. til Chile. — *Gladys Dan* ventes afg. New York 28.12. til Chile. — *Hedda Dan* pass. Øland 17.12. p. v. t. Yspila. — *Indian Reefer* ventes ank. Valencia 21.12., derefter Buenos Aires. — *Jelva Dan* ventes ank. Mäntyluoto 19.12., derefter St. Louis du Rhone. — *Jutta Dan* afg. Halifax 13.12. til London. — *Kanima Dan* ventes ank. Valparaiso 23.12., sydg. — *Katja Dan* pass. Pentland Firth 17.12. p. v. t. Preston. — *Laila Dan* afg. Maracaibo 17.12. til Cuba. — *Laura Dan* ventes afg. Dublin 19.12. til Bristol & Cardiff. — *Leena Dan* pass. Panamakanal 18.12., nordg. — *Lilian Dan* pass. Kbhvn. 18.12. p. v. t. Vasklot. — *Linda Dan* ventes ank. Bordeaux 20.12., derefter Pasajes. — *Lotta Dan* ventes afg. Manchester 21.12. Ventes anl. Kbhvns. yderred ca. 25.12. p. v. t. Kotka. — *Maria Dan* ank. Preston red 19.12. — *Marna Dan* ventes ank. Guayaquil 24.12., nordg. — *Ninna Dan* afg. Stettin 18.12. til Helsingfors. — *Paula Dan* ank. Portland 15.12., derefter Baltimore. — *Randa Dan* afg. Kemi 18.12. til Themsen. — *Selma Dan* ventes afg. Godthåb 19.12. til Sukkertoppen. — *Stina Dan* ventes afg. Savona 20.12. til Neapel. — *Ulla Dan* pass. Dover 19.12. p. v. t. Amsterdam.

Motortramp

Stensby ank. Fremantle 14.12., derefter Christmas Island. — *Tureby* pass. Suez Kanalen 5.12., forv. ank. Penang 22.12. — *Vedby* ank. Bunbury 10.12., derefter Fremantle og Christmas Island.

Myren

Asbjørn afg. Kalundborg 21.12. til Slite. — *Astrid* afg. Stettin 21.12. til Oslo. — *Birte* forv. afg. Livorno 24.12. — *Chr. Sass* ank. Kingston 21.12. — *Clara* afg. Wismar 21.12. til Kotka.

Norden

Norden afg. New York 8.12. til Cape Town, Port Elisabeth. Durban. — *Nordfarer* afg. Nakskov 21.12. til Kbhvn. — *Nordhval* forv. ank. Marseille 22.12., derefter Genua, Port Said. — *Nordkap* afg. Ålborg 20.12. til Liverpool. — *Nordkyn* ank. Bombay 19.12., derefter Colombo, Madras o. v. — *Nordpol* afg. Freetown 19.12. til Le Havre, Antwerpen, Amsterdam. — *Nordvest* ank. Port Swettenham 20.12., derefter Singapore, Saigon.

Orient

Astoria afg. Nauru 19.12. til Auckland. — *Westralia* pass. Tobago Island 17.12. p. v. t. Cape Town.

Pacific

London ank. Maracaibo 10.12. — *Oslo* afg. New York 16.12. til Puerto Cabello, Maracaibo, La Guaira, Cuba,

VINKE & CO.

Shipowners-Shipbrokers
Agents of regular lines

Telegrams: **ROTTERDAM** Telephone: 21200 (20 lines)
Vinkes
Amsterdam — Zaandam — Antwerp

New York. — *Paris* ank. Hamborg 17.12., derefter Emden, Oslo.

Progress

Absalon ventes til Esbjerg 22.12. — *Rigmor* ventes til Rouen 25.12. — *Marianne* afg. Hamina 21.12. — *Henry Tegner* afg. Riga 22.12. — *Margrete* rep. i Svendborg. — *Karen* ank. Amsterdam 16.12. — *Marx* ank. Fecamp 19.12. — *Sophie* ank. Hamina 15.12. — *Thyra* afg. Grimsby 20.12. — *Fylla* afg. Nykøbing F. 21.12. — *Polly* ventes afg. Zaandam 21.12. — *Ellen Nielsen* ventes til Safi 21.12. — *Hugo Nielsen* afg. Trieste 18.12. — *Elisabeth Nielsen* Londonderry 17.12. — *Valborg Nielsen* ventet til Boston Mass. 20.12.

Torm

Herdis forv. ank. Hongkong 31.12. — *Olga S.* forv. ank. London 20.12., derefter Hamburg. — *Gerd* forv. ank. Bahia 20.12., derefter Cabedello. — *Tekla* forv. ank. Philadelphia 21.12., derefter Baltimore. — *Agnete* forv. ank. Port of Spain 22.12., derefter Recife. — *Kirsten* forv. ank. St. John N.B. 28.12., derefter Boston. — *Gertrud* afg. Buenos Aires 17.12. til Callao. — *Ragnhild* ank. Buenos Aires 11.12. — *Helvig* forv. afg. Buenos Aires 23.12. til Bahia Blanca. — *Thyra S.* forv. ank. Belfast 19.12., derefter Piræus. — *Gyda* forv. ank. London 24.12., derefter Emden. — *Anne* forv. afg. Beckton 21.12. til Næstved. — *Hilde* forv. ank. Masnedø 21.12., derefter Gdynia. — *Aslaug* afg. Valencia 19.12. til London. — *Gudrun* ank. Västervik 18.12., derefter Kalmar. — *Alice* afg. London 16.12. til Odense. — *Gunhild* afg. Ålborg 18.12. til Hull.

Vendila

E. M. Dalgas ank. Randers 19.12. — *Otto Petersen* ank. Hafnafjord 20.12. — *P. N. Damm* forv. ank. Antwerpen 22.12. — *Svend Pii* afg. Hull 20.12. til Odense.

Ø. K.

Annam afg. Aden 18.12. til Port Said og U.K. — *Asia* ank. Nakskov 11.8. Rep. — *Bintang* ank. Penang 18.12., derefter Singapore og Hongkong. — *Dankholm* pass. Dondra Head 14.12. til Bangkok. — *Erria* ank. Sable Island 19.12. til New York. — *Falstria* ank. Kbhvn. 18.12., derefter Göteborg og Oslo. — *Fernmoor* pass. Gravesend 19.12. til Antwerpen og Rotterdam. — *Fionia* pass. Minikoi 16.12. til Aden og Port Said. — *India* ank. Kotka 16.12., derefter Kbhvn. og Nordpacifickysten. — *Java* pass. Gibraltar 20.12. til Genoa og Port Said. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 20.12. — *Jytte Skou* afg. Bangkok 13.12. til Port Said og Rotterdam. — *Kambodia* afg. Aden 16.12. til Port Said og Alexandria. — *Kina* pass. Cape Leeuwin 15.12. til Aden og Port Said. — *Korea* ank. Manila 19.12., derefter andre philippinske havne og Singapore. — *Lalandia* ank. Bangkok 30.11., derefter Singapore og Port Swettenham. — *Malacca* afg. Christobal 19.12. til Norfolk/Baltimore. — *Malaya* pass. Finisterre 19.12. til Marseilles og Genoa. — *Manchuria* ank. Göteborg 18.12., derefter Oslo og Rotterdam. — *Meonia* afg. Port Said 15.12. til Genoa og London. — *Mongolia* afg. Genoa 19.12. til Port Said og Aden. — *Morelia* afg. Rotterdam 20.12. til Hamburg og Kbhvn. — *Nikobar* afg. Manila 18.12. til andre philippinske havne. — *Nordhval* pass. Cape Vincent 19.12. til Marseilles og Genoa. — *Nordkyn* ank. Bombay 19.12., derefter Colombo og Madras. — *Nordvest* afg. Penang 19.12. til Port Swettenham og Singapore. — *Selandia* ank. Nakskov 16.12., derefter Kbhvn. og Ålborg. — *Serampore* afg. San Francisco 17.12. til Columbia River og Puget Sound. — *St. Croix* afg. Cuddalore 19.12. til Colombo og Cochin. — *St. Jan* ank. Chittagong kaj 10.12., derefter Calcutta og Madras. — *St. Thomas* afg. Singapore 19.12. til Port Swettenham og Penang. — *Tranquebar* afg. Singapore 19.12. til Kolsichang (Bangkok) og Hongkong.

DANSK SØFARTS TIDENDE

Udgiuet af NAUTISK FORLAG A-S

Adm. direktør F. E. EGGE . Redaktør KAY JUNGENSEN

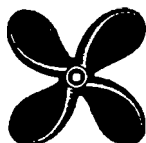
Udkommer hver fredag og koster i abonnement kr. 6,00 pr. kvartal. I udlandet kr. 28,00 pr. år. Abonnement tegnes på bladets kontor, Amaliegade 33, København K, tlf. Central 17030, samt på alle postkontorer.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

International

THE GREATEST NAME IN MARINE PAINTS



International Farvefabrik A/S
Øresundsvej 141 København S

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

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

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: 4212 & 4248 — Telegram adresse: »Steampacific«

L. R. SCHMITH & CO.

Korresponderende reder

Kabyskomputer

for kul, olie og elektricitet

Forlang forslag med tilbud

BRØNNUMS MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB
KØBENHAVN 8

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

65. årgang.

København, 15. December 1949.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ udgår ugentlig. Helårsabonnement kan indtil udgangen af januar kvartal tegnes på alle kgl. postkontorer til en pris af 2 kr. 50 øre med ret til at få 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 få tilsendt de numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pågældende kvartals begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden årets udgang efter meddelelse til det postkontor, hvorfra efterretningerne modtages, overgå til helårsabonnement. Enkelte numre fås for 10 øre på Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra Greenwich meridian; når bredde- og længdebestemmelser for danske punkters vedkommende angives på sekunder, står disse i parentes, såfremt 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 møter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angår fyr, er angivet fra søen.** I efterretningernes overskrifter benyttes følgende forkortelser: (P) = foreløbig (preliminary) efterretning, (S) = sæsonefterretning (seasonal) og (T) = midlertidig (temporary) efterretning.

I dette nummer findes rettelser til nedennævnte danske kort i vedføjede E. f. S.:

Kort Nr.	E. f. S. Nr.	Kort Nr.	E. f. S. Nr.
9 H.....	2105.	150.....	2094, 2095.
91.....	2125.	152.....	2095.
92.....	2125.	157.....	2094.
100.....	2100.	180.....	2094.
101.....	2100.	182.....	2080.
102.....	2100.	183.....	2081.
104.....	2100, 2102, 2103.	185.....	2089.
106.....	2100.	186.....	2088.
114.....	2094.	187.....	2088.
125.....	2094.	188.....	2088.
130.....	2092.	200.....	2082, 2083, 2084, 2085.
133.....	2092.	201.....	2087, 2123, 2124.
134.....	2092.		

Med dette nummer følger:

Corrections to Nemedri (ending 26. November 1949.)

På Søkort-Arkivet er udkommet:

Danske og islandske Fyr- og Tågesignalstationer m. m. 1949.

21. udgave, sluttet med E. f. S. Nr. 40 — 1949. Pris: Kr. 10,00.

Nyt kort Nr. 89 N. Bl. Fiskerikort, Nordsoen. N.-lige blad. Målestok: 1 : 950 000. Kortet indeholder specialkort over Humberens munding samt over Aberdeen og Sunderland havne. Pris: 9,00.

Nyt kort Nr. 89 S. Bl. Fiskerikort, Nordsøen, S.-lige blad. Målestok 1 : 950 000. Kortet indeholder specialkort over Tyne-mundingen, Lynn og Boston Dyb, Esbjerg havn, indløbet til Cuxhaven samt Cuxhaven havn. Pris: Kr. 9,00.

I. Østersøen.

2077. Danmark. Bornholm S.-kyst. Raghhammer Odde. Skydeøvelser. Advarsel.
Tidspunkt. 12.—13. og 25.—26. Januar samt 8.—9. Februar 1950, hver dag Kl. 1000—1500.
Position. Raghhammer Odde: c. 55° 00',9 N. 14° 55',7 E.
Detaller. I ovennævnte tidsrum afholdes skydeøvelser fra skydepladsen på Raghhammer Odde. Fareområdet over søen, der i skydetiden er afspærret, begrænses mod W. af meridianen gennem Læsaasens udløb, mod E. af meridianen gennem Oleaasens udløb og mod S. af en E.—W.-gående linie i en afstand af 7,6 sm fra Raghhammer Odde. Sikkerhedshøjde: 10 000 m.

(13. Artilleriafdeling, 24. November 1949.)

2078. Sverige. Kalmar. Forbud mod udkastning af olie, ballast etc.

Positioner. a) Krongrundet: c. 56° 41' N. 16° 24' E.

b) Trädgårdsgrund: c. 56° 38' N. 16° 22' E.

Detaller. Inden for linien: Berga udd—Krongrundet—Skallöarna—Trädgårdsgrund—Stensöudde er det forbudt at udkaste brændolie, spildeolie eller rensemasse for sådanne olier samt andre vædsker, gennem hvilke der kan opstå brandfare eller mærkbar forurening af vandet. Det er også forbudt at udkaste sod, aske, spåner, pinde, papir eller køkkenaffald, som kan forurene vandet og ved ilanddrivning forårsage ubehageligheder for strandejerne og for de badende.

Det er ligeledes inden for nævnte linie forbudt at udkaste ballast, slagger, jord eller andet fast affald eller i det hele taget noget, der kan medføre forringelse af farvandsdybden.

(U. f. s. Nr. 49/2819. Stockholm 1949.)

2079. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Farstugrunden lystønde inddraget for vintercn.
Position. c. 65° 19' N. 22° 44' E.

(U. f. s. Nr. 49/2812. Stockholm 1949.)

2080. Finland. Østersøen. Utö—Bogskär. Oplysning om grundc.

Positioner. a) c. 59° 38' 00" N. 21° 20' 45" E.

b) c. 59° 40' 50" N. 20° 19' 20" E.

c) c. 59° 30' 48" N. 20° 55' 45" E.

Detaller. Under nyligt foretagne opmålingsarbejder er konstateret følgende:

a) En 8 m grund på position a), S. for Utö, eksisterer ikke.

b) Sarjewa Grund med 3,7 m vand på position b), N. for Bogskär, eksisterer ikke.

c) Dybdeangivelsen, 7,5 m, på position c), E. for Bogskär, skal rettes til 10,7 m.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 32/745. Helsingfors 1949.)

2081. Finland. Finske Bugt. Helsingfors havneområde. Hertonäs olichavn indsejling. Dybde i sejløb forandret. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I. Dybden i sejløbet til Hertonäs olichavn er ved middelvandstand, som følger:

Fra Kalvholmen til Länsmansgrundet: 9,1 m.

☒ Fra Länsmansgrundet til Hertonäs olichavn: 7,6 m.

II. Følgende forandringer ved afmærkningen ved ovennævnte sejløb er foretaget.

- A. På nedennævnte pladser er udlagt vedføjede, nye sømærker:
- 60° 10' 43" N. 25° 01' 11" E.: Rød stage med 1 rød, opadvendt kost.
- 60° 10' 46" N. 25° 01' 17" E.: Rød stage med 1 rød, opadvendt kost.
- 60° 10' 44" N. 25° 01' 25" E.: Hvid stage med sort bælte og med 1 sort, nedadvendt kost.
- 60° 10' 58" N. 25° 02' 00" E.: Rød stage med 1 rød, opadvendt kost.
- B. Nedennævnte sømærker er flyttet, som følger:
1. Den hvide og røde stage med 2 røde, fra hinanden vendende koste på 60° 09' 48" N. 25° 00' 03" E. er flyttet til: 60° 09' 47" N. 25° 00' 06" E.
 2. Den røde stage med 1 rød, opadvendt kost på 60° 10' 24" N. 25° 00' 21" E. er flyttet til: 60° 10' 20" N. 25° 00' 21" E.
 3. Den røde stage med 1 rød, opadvendt kost på 60° 10' 56" N. 25° 01' 39" E. er flyttet til: 60° 10' 57" N. 25° 01' 30" E.
 4. Den røde stage med 1 rød, opadvendt kost på 60° 10' 55" N. 25° 01' 51" E. er flyttet til: 60° 10' 56" N. 25° 01' 51" E.
 5. Den hvide stage med sort bælte og med 1 sort, nedadvendt kost på 60° 10' 52" N. 25° 01' 52" E. er flyttet til: 60° 10' 51" N. 25° 01' 55" E.
 6. Den røde stage med 1 rød, opadvendt kost på 60° 10' 56" N. 25° 01' 56" E. er flyttet til: 60° 10' 56" N. 25° 01' 57" E.
 7. Den hvide stage med sort bælte og med 1 sort, nedadvendt kost på 60° 10' 54" N. 25° 02' 00" E. er flyttet til: 60° 10' 54" N. 25° 02' 01" E.

Kort Nr. 183.

(U. f. S. Nr. 33/706. Helsingfors 1949.)

2082. Polen. Danzig Bugt. Gdynia red. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1501 1949 udgår.

Position. 54° 31' 58" N. 18° 36' 39" E.

Detaller. Vraget af s/s Anna, der var sunket på ovennævnte plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget, og det farlige område omkring vraget er ophævet.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 15/178. Gdynia 1949.)

2083. Polen. Gdynia havn. Undervandskabel udlagt.

Positioner. a) Kablets landingssted ved den N.-lige pier i Bassin II: 54° 32' 07" N. 18° 33' 26" E.

b) Øen 40 m E. for a).

c) Kablets landingssted på N.-siden af den gamle indsejling til havnemolen: 54° 32' 17" N. 18° 33' 36" E.

Detaller. Et undervandskabel er udlagt i Gdynia havn mellem ovennævnte positioner a), b) og c). Skilte mærket KABEL angiver kablets landingssteder.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 15/170. Gdynia 1949.)

2084. Polen. Gdynia havn. Bassin II. Oplysning om lystønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1471 1948.

Position. 54° 31' 36" N. 18° 33' 44" E., 90 m 180° fra N.-lige bølgebryders hoved.

Detaller. Den rød- og hvid, vandret stribede lystønde, der har to trekanten med spidserne opad som toptegnelse, og som viser rødt hurtigblink, 40 blink hvert 1^m, er udlagt på ovennævnte plads.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 15/180. Gdynia 1949.)

2085. Polen. Gdynia havn. Bassin IX. Havnefyre forandret.

Positioner. a) $54^{\circ} 32' 18''$ N. $18^{\circ} 32' 44''$ E., på molehovedet på E.-siden af indsejlingen til Bassin IX.

b) $54^{\circ} 32' 18''$ N. $18^{\circ} 32' 28''$ E., på en fortøjningspæl ved S.-siden af indsejlingen til Bassin IX.

Detaller. a) Fyret på ovennævnte plads a) er forandret og viser nu grønt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m. Flammens højde: 4,1 m. Synsvidde: 0,5 sm. Fyrpæl.

b) Fyret på ovennævnte plads b) er forandret og viser nu rødt hurtigblink, 60 blink hvert 1^m. Flammens højde: 5,6 m. Synsvidde: 0,5 sm. Fyrpæl.

Kort Nr. 200.

(N. t. M. Nr. 15/181. Gdynia 1949.)

2086. Polen. Kolberg. Oplysning om tågesignal.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1677 1949.

Position. $54^{\circ} 11' 28''$ N. $15^{\circ} 33' 12''$ E., ved det E.-lige havnefyre.

Detaller. Et tågesignal med nautofon er oprettet på ovennævnte plads. Signalet er: 3 toner hver 30^s, tone 3^s, pause 1^s, tone 1^s, pause 1^s, tone 3^s, pause 21^s. (morsebogstavet K).

Anm. Det i ovennævnte tidligere E. f. S. omhandlede tågesignal ved Kolberg fyre er reserve for det nu oprettede tågesignal ved E.-lige havnefyre.

(N. t. M. Nr. 15/182. Gdynia 1949.)

2087. Polen. Swinemünde anduvning. Ankerplads oprettet og afmærket.

Positioner. a) $53^{\circ} 58' 08''$ N. $14^{\circ} 14' 43''$ E.

b) $54^{\circ} 00' 24''$ N. $14^{\circ} 15' 48''$ E.

c) $54^{\circ} 00' 12''$ N. $14^{\circ} 17' 54''$ E.

d) $53^{\circ} 57' 54''$ N. $14^{\circ} 16' 50''$ E.

Detaller. Området inden for en linie gennem ovennævnte punkter a)—d) er oprettet som ankerplads for skibe, der er bestemt til Swinemünde, og som skal afvente lods.

På hver af ovennævnte pladser a)—d) er der udlagt en tønde; på a) og b) en rødmalet spirtønde og på c) og d) en sortmalet spidstønde. Tønderne er uden topbetegnelse.

Anm. Ifølge skibsmelding anbefales det skibe, der skal afvente lods eller ankre op, at holde sig W. for såvel anduvningstønden som vraglystønden N. derfor, da dette farvandsområde er rapporteret rent.

Kort Nr. 201.

(N. t. M. Nr. 9/95. Gdynia 1949.)

2088. Tyskland. Darsser Ort N. t. W. Rute 1. Vragfyre atter tændt. Vraglystønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2041 1949 udgår.

Position. $54^{\circ} 38' 26''$ N. $12^{\circ} 26' 02''$ E.

Detaller. Fyret, der viser hvidt hurtigblink, på vraget af tysk dampskib *Gneisenau* på ovennævnte plads, er repareret og atter tændt. Vraglystønden, der midlertidigt var udlagt ved vraget, er inddraget.

Kort Nr. 186, 187 og 188.

(Inspektionsskibet Argus, 10. December 1949.)

2089. Tyskland. Kiel havn. Prieser Strand S. Pæl fjernet. Uren bund.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/1017 1949 udgår.

Position. c. $54^{\circ} 23',1$ N. $10^{\circ} 10',3$ E.

Detaller. Pælestumpen på ovennævnte plads er fjernet og vragtønden inddraget. Bunden omkring stedet angives at være uren.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 48/3483. Hamburg 1949.)

2090. Tyskland. Kiel havn. Skibsfartshindring.

Position. $54^{\circ} 21' 23''$ N. $10^{\circ} 10' 31''$ E., 0,11 sm 237° fra vraglystønden.

Detaller. En del af en dok er midlertidigt sat på grund på ovennævnte plads og er afmærket med en sort spidstønde samt med 4 små tønder.

(N. f. S. Nr. 48/3484. Hamburg 1949.)

2091. (T). Tyskland. Kiel havn. Schwentine munding. Uddybningsarbejder.

Position. c. 54° 19',9 N. 10° 10',6 E.

Detaller. På ovennævnte plads er for tiden en uddybningsmaskine i virksomhed.

(N. f. S. Nr. 48/3485. Hømburg 1949.)

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

2092. Danmark. Sundet. Københavns havn. Trekroner SW. Oplysning om grund.

Tidligere E. f. S. Nr. 44/1807 1949.

Position. 55° 41' (58") N. 12° 36' (56") E.

Detaller. Under eftersøgningen af den i ovennævnte tidligere E. f. S. rapporterede 1,6 m grund SW. for Trekroner i Københavns Yderhavn har man det pågældende sted ikke fundet lægere dybder end 2,2 m, der observeredes på ovennævnte plads, c. 300 m 217° fra Trekroner S.-spids.

Kort Nr. 134, 133 og 130.

(Marineministeriet, 12. November 1949.)

2093. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb N. lystønde atter tændt

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1846 1949 udgår.

Position. 54° 58' (52") N. 10° 43' (09") E.

(Sydfynske dampskibsselskab, 6. December 1949.)

2094. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Træskohage fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1936 1949.

Position. 55° 40' (52") N. 9° 45' (01") E.

Detaller. Træskohage fyr er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast lys til at vise hvidt, rødt og grønt gruppe-blink, to-blink hver 5^s, blink 1/2^s, mørke 1^s, blink 1/2^s, mørke 3^s. I øvrigt er fyret uforandret.

Kort Nr. 157, 114, 150, 125 og 180.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 551.

(Marineministeriet, 12. December 1949.)

2095. Danmark. Lille Bælt. Horne Næs N.-side. Bøjden. Oplysning om bro.

Position. c. 55° 06',4 N. 10° 06' E.

Detaller. Bøjden bro er nu færdigtbygget. Broen har fra strandkanten en længde i NE.-lig retning af c. 90 m og afsluttes af et 16 m langt, imod NW. gående hoved. Dybden ved broen er 2 m ved brohovedet og ved de NE.-ligste 39 m langs broens NW.-side; ved de følgende 35 m af broens NW.-side er dybden 1,5 m.

Anm. Der kan kun lægges til ved NW.-siden af broen.

Kort Nr. 152 og 150.

Publikationer. Danske Lods III, side 144. Havnelods, side 66.

(Civilingeniør J. Hansen, Faaborg, 25. November 1949.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2096. Danmark. Kattegat. Limfjorden E.-lige anduvning. Sømærke udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/2059 1949.

Position. 56° 57' (00") N. 10° 25' (46") E., c. 0,3 sm S. for Hals Barre fyr.

Detaller. En hvid stumptønde med 2 nedadvendte koste er udlagt på ovennævnte plads.

Publikationer. Danske Lods II, side 94. Sømf. fort. side 34, Nr. 15 A.

(Marineministeriet, 12. December 1949.)

2097. Kattegat. Skagen SE. Rute 35. Ankerplads oprettet.

Positioner. a) 57° 42' (15") N. 10° 40' (45") E.
 b) 57° 40' (36") N. 10° 40' (54") E.
 c) 57° 41' (27") N. 10° 35' (30") E.
 d) 57° 42' (26") N. 10° 35' (30") E.
 e) 57° 42' (54") N. 10° 36' (30") E.

Detaller. Området inden for en linie gennem ovennævnte punkter a)—e) er minestrøget og oprettet som ankerplads.

(Marineministeriet, 7. December 1949.)

2098. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Valskär fyr. Rød fyrvinkel oprettet.

Position. c. 57° 41' N. 11° 40' E.

Detaller. Valskär fyr lyser nu med rødt lys imellem pejlingerne 70° og 100°.

(U. f. s. Nr. 49/2829. Stockholm 1949.)

2099. Sverige. Göteborg Skærgaard. Sejlløbet Göteborg—Marstrand. Skalkorgarna fyr forandret.

Position. c. 57° 41' N. 11° 46' E.

Detaller. Ved Skalkorgarna fyr er fyrvinklerne mellem pejlingerne 287° og 78° forandret; fyret lyser nu mellem disse pejlinger, som følger:

1. Hvidt i pejl. fra 287° til 294°.
2. Rødt i — - 294° - 321°.
3. Grønt i — - 321° - 78°.

I øvrigt er fyret uforandret.

(U. f. s. Nr. 49/2830. Stockholm 1949.)

2100. Danmark. Limfjorden E.-lige indløb. Hals klokketønde flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2024 1949.

Position. Hals klokketønde: 56° 57' (36") N. 10° 23' (19") E.

Detaller. Hals klokketønde er flyttet fra sin tidligere, ovenfor anførte plads til den på 56° 57' (26") N. 10° 23' (52") E. fundne 5,4 m pulle, hvor den er udlagt midt på pullen.

Kort Nr. 106, 104, 101, 102 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, side 94. Fyrfort. Nr. 177 (ny udgave: Nr. 318). Søm.fort. side 28, Nr. 31.

(Marineministeriet, 12. December 1949.)

2101. Danmark. Limfjorden. Bredhage N. Skibsfartshindring.

Position. 57° 05' (09") N. 10° 00' (57") E.

Detaller. En sandsuger har mistet sit sugerør på ovennævnte plads i Engholm ESE. fyr-linie, E. for den røde en-kost. Røret rager nogle meter op over vandet.

(Fyrdirektoratet, 13. December 1949.)

2102. Danmark. Limfjorden E.-lige del. Middelgrund. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 46/1893 1949.

Positioner. a) 57° 01',3 N. 9° 26',1 E.

b) 57° 01',6 N. 9° 24',8 E.

Detaller. a) Middelgrund røde stage med 1 opadvendt kost (den vestligste) på ovennævnte plads a) er flyttet til W.-enden af Middelgrund.

b) Brovst Løb røde stage med 1 opadvendt kost, der var udlagt på ovennævnte plads b), er inddraget.

Kort Nr. 104.

Publikationer. Danske Lods II, side 83. Søm.fort. side 31, Nr. 8 og 10.

(Fyrdirektoratet, 13. December 1949.)

2103. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om pulle. Sejlløb forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/2061 1949.

Position. Svaneholm bagfyr: 56° 42' 06" N. 8° 15' 04" E.

Detaller. 1. Svaneholm forfyr er flyttet c. 60 m S. efter, hvorefter Svaneholm ledelys fyr-linie leder c. 15 m N. for Tyborøn Kanal N. røde stage med 1 opadvendt kost. Forfyret står nu 715 m NW. t. W. for bagfyret.

2. Lystønde Tyborøn kanal A på 56° 42' (33") N. 8° 14' (02") E. er flyttet c. 200 m S. efter til pladsen c. 56° 42',5 N. 8° 14',0 E.

Kort Nr. 104.

Publikationer. Fyrfort. Nr. 79 b og 86 (ny udgave: Nr. 136 b og 148). Søm.fort. side 24, Nr. 1. (Marineministeriet, 12. December 1949.)

2104. (T). Norge. Oslofjorden. Drøbakgrunnen lys- og klokketønde. Tågesignal midlertidigt ude af virksomhed.

Position. c. 59° 39',9 N. 10° 37',6 E.

Detaller. Klokken på Drøbakgrunnen lys- og klokketønde er indtil videre ude af virksomhed. (K. f. F. Nr. 11. Oslo 1949.)

(Se tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2105. Grønland W.-kyst. Tovqussâq havn. Oplysning om båke. Sømærke udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/587 1949.

Position. Tovqussâq havn: c. 64° 52',3 N. 52° 10',5 W.

Detaller. 1. Den 6½ m høje, rødmaledede båke med trekant med nedadvendt spids er anbragt på den højeste (N.-ligste) humpel på den største (E.-ligste) af øerne i gruppen Kasketterne. Denne ø er i kort Nr. 9 H tegnet som 2 øer; den består i virkeligheden af 2 humpler med en mellemliggende lavning.

2. I Sydløbet til Inderhavnen er på 20 m kurven NW. for det 0,3 m skær udfor Tovqussâq Næsset i besejlingstiden udlagt en rødmalet bøje med stage og hvidt flag. Der skal holdes W. om denne bøje.

Kort Nr. 9 H.

Publikationer. Grønlandske Lods I, side 220 og 221.

(Grønlandske marinekommando, 23. November 1949.)

2106. Norge. Frøyfjorden. Meholmen fyr forandret.

Position. c. 63° 42',7 N. 8° 53',2 E.

Detaller. Meholmen fyr lyser nu, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i pejl. fra 227° til 240°. | 4. Hvidt i pejl. fra 308° til 316°. |
| 2. Hvidt i — - 240° - 281°. | 5. Grønt i — - 316° - 324°. |
| 3. Rødt i — - 281° - 308°. | 6. Rødt i — - 324° - 163°. |

I øvrigt er fyret uforandret.

(K. f. F. Nr. 11. Oslo 1949.)

2107. Danmark. Nymindegab W. Skydeøvelser. Farligt område. Advarsel.

Tidspunkt. 13.—17. December 1949, hver dag Kl. 0900—1700.

Position. Munden af kanalen ved Nymindegab: c. 55° 48',5 N. 8° 10',5 E.

Detaller. I ovennævnte tid afholdes skydeøvelser fra luftfartøj mod mål i strandkanten W. for Nymindegab redningsstation.

Fareområdet over søen under skydningerne strækker sig fra munden af kanalen ved Nymindegab 1,1 sm S. over langs kysten og 3,8 sm W. over fra stranden.

(Marineministeriet, 12. December 1949.)

2108. (T). Danmark. Gravet rende over Graadyb Barre. Oplysning om tilsanding.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1592 1949 udgår.

Positioner. 1. Graadyb røde spidstønde, mærket II: 55° 26' (33") N. 8° 16' (29") E.

2. Graadyb Barre lystønde, mærket III: 55° 26' (51") N. 8° 17' (14") E.

Detaller. På grund af tilsanding er den normale dybde, 6,2 m, ikke til stede ved SE.-siden af den gravede rende over Graadyb Barre. Fra c. 280 m SW. for Graadyb røde spidstønde II til c. 100 m SW. t. S. for Graadyb Barre lystønde III er dybden ved rendens kant aftaget til 6,1—3,5 m. 6,2 m kurven har her skudt sig indtil c. 50 m ud i sejllobet.

Anm. I fyrinien over Graadyb Barre (sejlløbets midte) er dybden for tiden overalt normal, 6,7 m. (Vandbygningsvæsenet, 1. December 1949.)

2109. Tyskland. Weser anduvning. Vrag.

Position. c. 53° 56' N. 7° 53' E., c. 0,5 sm S. for J/E 14 lystønde.

Detaller. Et vrag af en fiskerkutter er sunket på ovennævnte plads.

(N. f. S. Nr. 48/3577. Hamburg 1949.)

2110. Holland. IJmuiden N. Vrag.

Position. c. 52° 31' 20" N. 4° 33' 10" E.

Detaller. Vraget af kystfartøjet *Sandbergen* er sunket på ovennævnte plads.

(B. a. Z. Nr. 314/4399. 's-Gravenhage 1949.)

2111. Belgien. Nordsøen. Passe du Zand. Oplysning om vrag.

Position. 51° 21' 15" N. 3° 12' 20" E.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrag, som tidligere har raget op over vandet, er nu 5,0 m.

(A. a. N. Nr. 308. Bruxelles 1949.)

2112. England SE.-kyst. The Downs. Oplysning om vrag. Vraglystønde inddraget.

Rettet position. 51° 09' 39" N. 1° 27' 41" E.

Detaller. Dybden over det på ovennævnte plads sunkne vrag, der tidligere var opgivet at ligge c. 0,15 sm E.-ligere, er 15,8 m. Vraglystønden, der var udlagt ved vraget, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2540. London 1949.)

2113. England E.-kyst. Margate red. Oplysninger om vrag og undervandshindringer.

1. Vrag fjernet,

Position. 51° 25' 52" N. 1° 25' 02" E.

Detaller. Vraget på ovennævnte plads er fjernet.

2. Undervandshindringer.

Positioner. a) 51° 25' 43" N. 1° 25' 29" E.

b) 51° 25' 42" N. 1° 25' 09" E.

Detaller. På positionerne a) og b) findes undervandshindringer, over hvilke mindste dybde er:

På position a): 9,7 m.

- — b): 9,1 m.

3. Rent farvand.

Position. Tæt ved ovenfor under pkt. 2 anførte position a).

Detaller. Området omkring nævnte position anses nu for at være rent.

(N. t. M. Nr. 2517. London 1949.)

2114. England E.-kyst. Outer Dowsing Channel. Vraglystønde udlagt.

Position. Vragets plads: c. 53° 13' 05" N. 1° 08' 25" E.

Detaller. En grønmalet lystønde (stumtønde), der viser grønt gruppe-blink, to-blink hver 10^s, er udlagt tæt NW. for det på ovennævnte plads sunkne vrag.

(N. t. M. Nr. 2559. London 1949.)

2115. England E.-kyst. Tyne Floden anduvning. Vraglystønde udlagt.

Position. 54° 59' 30" N. 1° 20' 52" W.

Detaller. En grønmalet lystønde (kugletønde), der viser grønt et-blink hver 10^s, er udlagt tæt SE. for det på ovennævnte plads sunkne vrag.

(N. t. M. Nr. 2526. London 1949.)

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

2116. Frankrig N.-kyst. Cherbourg. Lystønde udlagt. Fortøjningstønde inddraget. Forbudt ankerplads ophævet.

Position. Digue du Homet fyr: c. $49^{\circ} 39' 30''$ N. $1^{\circ} 37' 00''$ W.

Detailler. a) En grønmalet lystønde (stumptønde), der viser grønt hurtigblink, og som er forsynet med to kegler med spidserne mod hinanden som topbetegnelse, er udlagt 0,275 sm 40° fra ovennævnte fyr.

b) Fortøjningstønden, der var udlagt 0,76 sm 21° fra ovennævnte fyr, er inddraget, og den forbudte ankerplads uden om fortøjningstønden er ophævet.

(N. t. M. Nr. 2425. London 1949.)

2117. Frankrig N.-kyst. Plateau de Barnouic. Lystønde udlagt.

Position. Barnouic fyr: c. $49^{\circ} 01' 45''$ N. $2^{\circ} 48' 45''$ W.

Detailler. En lystønde, der er sortmalet foroven og hvidmalet forneden og som er forsynet med 2 sorte kegler med spidserne mod hinanden som topbetegnelse, er udlagt 1,15 sm 258° fra Barnouic fyr. Lystønden viser hvidt gruppe-blink, to-blink hver 9^s .

(N. t. M. Nr. 2528. London 1949.)

2118. England W.-kyst. Bristol Channel. Foreland Point. Dybde over vrug.

Tidligere E. J. S. Nr. 23/1050 1949, pkt. 1.

Position. c. $51^{\circ} 15' 25''$ N. $3^{\circ} 53' 00''$ W.

Detailler. Mindste dybde over det på ovennævnte plads sunkne vrug er formindsket fra 15,2 m til 12,8 m.

(N. t. M. Nr. 2516. London 1949.)

2119. Skotland W.-kyst. Clyde Floden. Greenock. Fyr forandret.

Position. c. $55^{\circ} 56' 35''$ N. $4^{\circ} 42' 50''$ W., på Maurice Clark Point.

Detailler. Fyret på ovennævnte plads er forandret og viser nu grønt, fast lys. Flammens højde: 9,1 m. Synsvidde: 4 sm. Fyrpæl.

(N. t. M. Nr. 2522. London 1949.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas østkyst.

2120. (T). Færøerne. Nolso radiofyr midlertidigt ude af virksomhed.

Position. $61^{\circ} 57' (25'')$ N. $6^{\circ} 36' (14'')$ W.

(Fyrdirektoratet, 13. December 1949.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2121. Suez Kanalen. Port Said. Oplysning om fyr og sømærker.

Position. El Raswa bagfyr: c. $31^{\circ} 14' 30''$ N. $32^{\circ} 17' 40''$ E.

Detailler. 1. Fyr tændt.

640 m $74\frac{1}{2}^{\circ}$ fra El Raswa fyr er tændt et fyr, der viser grønt, fast lys. Noten „Perch“, der i kortet er anført tæt S. for det nye fyr, skal udtages.

2. Lystønder udlagt.

a) En hvidmalet lysspirtønde, der viser rødt, fast lys, er udlagt 1212 m $152\frac{3}{4}^{\circ}$ fra El Raswa fyr.

b) En sort- og hvidmalet, vandret stribet lysspirtønde, der viser grønt, fast lys, er udlagt 1253 m $146\frac{1}{3}^{\circ}$ fra El Raswa fyr.

Lystønderne, der i kortet er vist tæt N. for positionerne for de nye lysspirtønder, er inddraget.

3. Lystønde ombyttet med tønde.

Lystønden på pladsen 671 m 76° fra El Raswa fyr er ombyttet med en sort- og hvidmalet, vandret stribet stumptønde.

(N. t. M. Nr. 2554. London 1949.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2122. Finland. Oversigt over udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske israpporter.

Udsendelsestid (finsk tid)	Radiostation	kc/s	Bølgelængde m	Rapportens art	Sprog
0820 1)	Vaasa Radio OFW	2797,5	107,2	Radiotelefon	Engelsk
1215 2)	Helsinki Radio OHA	80	3750	Radiotelegraf	Kode
1230 3) 7)	Lahti broadcasting	160	1875	Radiotelefon	Finsk og svensk
1300 4) 7)	Lahti broadcasting	160	1875	—	—
1430 2) 5)	Helsinki Radio OHA	80	3750	Radiotelegraf	Kode
1430 2) 5)	Helsinki Radio OFJ2	5495	54,60	—	—
1530	Helsinki Radio OHG	2805	107	Radiotelefon	Engelsk
1600	Hanko Radio OFI	1855	161,7	—	—
1630	Vaasa Radio OFW	2797,5	107,2	—	—
2035 6)	Hanko Radio OFI	1855	161,7	—	—
2055 6)	Helsinki Radio OHG	2805	107	—	—

- 1) Rapporten Kl. 0820 er en gentagelse af rapporten Kl. 1630 den foregående dag.
- 2) Rapport om isforholdene om morgenen på udsendelsesdagen.
- 3) Rapporten Kl. 1230 udsendes kun søn- og helligdage.
- 4) Rapporten Kl. 1300 udsendes kun hverdage.
- 5) Rapporten Kl. 1430 er en gentagelse af rapporten Kl. 1215 og udsendes efter den meteorologiske rapport, som begynder Kl. 1430.
- 6) Rapporterne Kl. 2035 og 2055 er gentagelser af rapporterne Kl. 1600 og 1530 samme dag.
- 7) Samme israpport udsendes også over stationerne: Helsingfors I 1420 kc/s (211 m), Helsingfors II 6120 kc/s (49,02 m), Åbo 895 kc/s (335 m), Björneborg 1429 kc/s (210 m), Jakobstad 1500 kc/s (200 m) (kun hverdage), Vaasa 1522 kc/s (197 m) og Uleåborg 433 kc/s (693 m).

Anm. Fra Havforskningsinstituttet (OHY 4412 kc/s, 68 m) sendes hverdage israpport på engelsk Kl. 1440 pr. radiotelegrafi til Helsinki, Hanko og Vaasa Radio. Søn- og helligdage er sendetiden Kl. 1115.

(U. f. s. Nr. 33/785. Helsingfors 1949.)

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt kort eller ny bog; R: Rettet, ny udgave; †: Annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
bogs Nr.

England:

N Admiralty List of Radio Signals, Vol. III (Part A).

XII. Oplysninger vedrørende skibsruiter.

2123. Polen. Ruten Swinemünde E. Oplysninger om afmærkning.

Positioner. Se nedenfor.

Detailles. Det rapporteres, at der i ruten *Swinemünde E.* er observeret følgende afvigelser fra det i kortet anførte:

1. Position. c. 53° 58',0 N. 14° 16',5 E.

Detailles. Lystønden, på ovennævnte plads, der viste rødt et-blink hver 5^s, findes ikke mere.

2. *Position.* c. $53^{\circ} 58',3$ N. $14^{\circ} 16',2$ E.

Detaller. Vraglystønden med N.-topbetegnelse, der er udlagt ved vraget på ovennævnte plads, ligger ikke som anført i kortet N. for vraget, men 50 m W. for dette.

Kort Nr. 201.

2124. Polen. Ruten Swinemünde W. Oplysninger om afmærkning.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Det rapporteres, at der i ruten *Swinemünde W.* er observeret følgende afvigelser fra det i kortet anførte:

1. *Position.* c. $54^{\circ} 14',2$ N. $14^{\circ} 04',1$ E.

Detaller. Den røde spirtønde, der er mærket 4, og som er udlagt på ovennævnte plads, har 2 balloner som topbetegnelse.

2. *Position.* c. $54^{\circ} 15',5$ N. $14^{\circ} 03',3$ E.

Detaller. Vragvageren, der er udlagt W. for vraget på ovennævnte plads, har mistet topbetegnelsen.

3. *Position.* c. $54^{\circ} 12',5$ N. $14^{\circ} 06',0$ E.

Detaller. Vragvageren, der var udlagt W. for vraget på ovennævnte plads, er forsvundet. Vraget er ikke længere synligt over vandet.

4. *Position.* c. $54^{\circ} 11',4$ N. $14^{\circ} 06',9$ E.

Detaller. Vragvageren, der var udlagt W. for vraget på ovennævnte plads, er forsvundet.

5. *Rettet position.* c. $54^{\circ} 10',2$ N. $14^{\circ} 07',5$ E.

Detaller. Vraget af 3 m/sk *Flora*, der i kortet er angivet at være sunket på c. $54^{\circ} 10',2$ N. $14^{\circ} 05',8$ E., ligger på ovennævnte rettede position, 0,3 sm E. for rutens midterlinie.

6. *Position.* c. $54^{\circ} 09',6$ N. $14^{\circ} 08',2$ E.

Detaller. Vraget på ovennævnte plads er ikke længere synligt over vandet.

7. *Positioner.* a) c. $54^{\circ} 01' 26''$ N. $14^{\circ} 17' 11''$ E.

b) c. $54^{\circ} 02' 19''$ N. $14^{\circ} 16' 25''$ E.

c) c. $54^{\circ} 03' 13''$ N. $14^{\circ} 15' 40''$ E.

Detaller. Spidstønderne på ovennævnte pladser a)—c), der afmærker en opmålt strækning på c. 3 sm, er sort- og hvid, vandret stribede.

8. *Rettet position.* c. $54^{\circ} 02',2$ N. $14^{\circ} 16',0$ E.

Detaller. Vraget, der i kortet er angivet af være sunket på c. $54^{\circ} 02',4$ N. $14^{\circ} 16',3$ E., ligger sunket på ovennævnte rettede position. Vraglystønden, der er udlagt E. for vraget, har mistet topbetegnelsen.

Kort Nr. 201.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2125. Danmark. Skagerrak. Løkken læmole. Fyr tændes. Tågesignal oprettet.
Position. c. 57° 22',9 N. 9° 43',0 E.

Detaller. 1. Den 22. December 1949 tændes på yderenden af Løkken læmole på ovennævnte plads et fyr, der vil vise hvidt gruppe-blink, to-blink hver 7,5^s, blink 1,5^s, mørke 1,0^s, blink 1,5^s, mørke 3,5^s. Flammens højde: 5,5 m. Aluminiumsfarvet Gittermast. Fyret vil brænde dagligt fra solnedgang til solopgang og vil lyse hele horisonten rundt.

2. Den 15. December 1949 sættes et ved Løkken læmole fyr etableret tågesignal med elektrisk ventilatorsirene i drift. Tågesignalet karakter: Toner hvert 1^m, tone 5^s, pause 5^s, tone 5^s, pause 45^s.

Kort Nr. 92 og 91.

Publikationer. Danske Lods II, side 37. Havnelods, side 207. Fyrfort. Nr. 67 A (ny udgave: Nr. 114).

(Vandbygningsvæsenet, 10. December 1949.)

CORRECTIONS TO NEMEDRI

Weekly Edition No. 48, dated 26th November, 1949.

[*Last Corrections : Weekly Edition No. 47, dated 19th November, 1949.*]

VOLUME I.

NIL.

VOLUME II.

<i>Correction No.</i>	<i>Page.</i>	<i>Correction.</i>
1601	54	Delete Route 18/36.
1602	56	No. 18(c) Danger Area. Delete positions (iv) to (viii) inclusive, and substitute :— (iv) Lat. 37° 09' 15" N., long. 27° 09' 00" E. (v) „ 37° 11' 00" N., „ 26° 51' 36" E. thence along the coast of Leros to :— Renumber existing positions (ix) and (x) as (vi) and (vii) respectively.
1603	63	ROUTE 18/36. Delete paragraph. Route no longer required.